



Prezes
Urzędu Transportu Kolejowego
Ignacy Góra

DMB-WMIC.42.68.2021.AKa

Warszawa, dnia 20 stycznia 2022 r.
T+FrR
TB
PBU+TZ
29.01.22

**Przedsiębiorstwo Napraw
i Utrzymania Infrastruktury
Kolejowej w Krakowie sp. z o.o.**

ul. Prokocimska 4
30-556 Kraków

DECYZJA

Na podstawie art. 104 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. - Kodeks postępowania administracyjnego (tekst jednolity: Dz. U. z 2021 r. poz. 735, z późn. zm.), zwanej dalej „k.p.a.”, w związku z art. 13 ust. 1a pkt 3, art. 13a ust. 1 oraz art. 23j ust. 7 i 8 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2021 r. poz. 1984), zwanej dalej „ustawą o transporcie kolejowym”, w związku z art. 7 ust. 1 i 5 rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2019/779 z dnia 16 maja 2019 r. ustanawiającego szczegółowe przepisy dotyczące systemu certyfikacji podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie pojazdów zgodnie z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/798 oraz uchylającego rozporządzenie Komisji (UE) nr 445/2011 (Dz. Urz. UE L 139I z 27 maja 2019 r. s. 360, z późn. zm.), zwanego dalej „rozporządzeniem 2019/779”, po rozpatrzeniu wniosku Przedsiębiorstwa Napraw i Utrzymania Infrastruktury Kolejowej w Krakowie sp. z o.o. z 29 września 2021 r. (data wpływu do Urzędu Transportu Kolejowego, zwanego dalej „UTK”: 30 września 2021 r.) o wydanie certyfikatu zgodności dla podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie, uzupełnionego pismem z 25 października 2021 r. (data wpływu do UTK: 3 listopada 2021 r.) oraz pismem z 26 listopada 2021 r. (data wpływu do UTK: 29 listopada 2021 r.),

WYDAJĘ

na rzecz Przedsiębiorstwa Napraw i Utrzymania Infrastruktury Kolejowej w Krakowie sp. z o.o. certyfikat zgodności dla podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie w zakresie obejmującym wagony towarowe (z wyłączeniem wagonów specjalnych przystosowanych do przewozu towarów niebezpiecznych), lokomotywy oraz pojazdy specjalne nr PL/31/0022/0004, na okres pięciu lat, ważny od 31 stycznia 2022 r. do 31 stycznia 2027 r.

Certyfikat zgodności dla podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie nr PL/31/0022/0004 stanowi załącznik do niniejszej decyzji i jest jej integralną częścią.

UZASADNIENIE

Stan faktyczny:

Wnioskiem z 29 września 2021 r. Przedsiębiorstwo Napraw i Utrzymania Infrastruktury Kolejowej w Krakowie sp. z o.o., zwane dalej również „Spółką”, „Stroną”, lub „Wnioskodawcą”, zwróciło się do Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, zwanego dalej „Prezesem UTK”, o wydanie certyfikatu zgodności dla podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie w zakresie obejmującym wagony towarowe (z wyłączeniem wagonów specjalnych przystosowanych do przewozu towarów niebezpiecznych), lokomotywy oraz pojazdy specjalne, zwanym dalej „Wnioskiem”.

Pismem z 17 października 2021 r. nr DMB-WMIC.42.68.2021.2.AKa Prezes UTK wezwał Stronę do uzupełnienia braków formalnych oraz zawiadomił Wnioskodawcę o wszczęciu postępowania administracyjnego. Spółka została również poinformowana o załączeniu do akt sprawy materiału dowodowego.

Wnioskodawca pismem z 25 października 2021 r. odpowiedział na pismo Prezesa UTK z 17 października 2021 r. nr DMB-WMIC.42.68.2021.2.AKa, przedkładając dokumenty potwierdzające usunięcie braków formalnych we Wniosku, zwanym dalej „Uzupełnieniem Wniosku”.

Prezes UTK pismem z 7 listopada 2021 r. nr DMB-WMIC.42.68.2021.5.AKa wezwał Stronę do złożenia wyjaśnień w sprawie oraz przedłożenia dokumentów. W tym samym piśmie Wnioskodawca został poinformowany, że do akt sprawy został włączony pełny aktualny odpis z Rejestru Przedsiębiorców Krajowego Rejestru Sądowego, zwanego dalej „KRS”.

Spółka pismem z 26 listopada 2021 r. odpowiedziała na pismo Prezesa UTK z 7 listopada 2021 r. nr DMB-WMIC.42.68.2021.5.AKa, przedkładając stosowne wyjaśnienia oraz wymagane dokumenty.

Ponadto Strona 30 listopada 2021 r. za pośrednictwem poczty elektronicznej przedłożyła dowód realizacji opłaty skarbowej w wysokości 17 zł w związku z reprezentacją Spółki przez prokurenta.

Pismem z 14 grudnia 2021 r. nr DMB-WMIC.42.68.2021.9.AKa, Prezes UTK zawiadomił Stronę o zakończeniu postępowania dowodowego oraz możliwości wypowiedzenia się co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań w terminie 3 dni od dnia otrzymania zawiadomienia. W tym samym piśmie Prezes UTK zawiadomił Spółkę o uzupełnieniu materiału dowodowego.

Spółka nie skorzystała z przysługujących jej uprawnień wynikających z art. 10 § 1 k.p.a.

Mając na uwadze powyższe, Prezes UTK zważył, co następuje:

Zgodnie z art. 13a ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym, do postępowania przed Prezesem UTK stosuje się, z zastrzeżeniem art. 13ab i 13b ust. 2 i 3, przepisy k.p.a.

Organ administracji publicznej załatwia sprawę, w myśl art. 104 § 1 k.p.a., przez wydanie decyzji, chyba, że przepisy kodeksu stanowią inaczej.

Zgodnie z art. 13 ust. 1a pkt 3 ustawy o transporcie kolejowym, do zadań Prezesa UTK w zakresie nadzoru nad podmiotami, których działalność ma wpływ na bezpieczeństwo ruchu kolejowego i bezpieczeństwo eksploatacji kolei należy pełnienie funkcji organu certyfikującego, o którym mowa w art. 2 lit. b rozporządzenia 2019/779.

Stosownie do art. 1 ust. 1 rozporządzenia 2019/779 ustanawia się system certyfikacji podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie („certyfikat podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie”) obejmujący funkcje utrzymania opisane w art. 14 ust. 3 dyrektywy

Strona 2 z 11

Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/798 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie bezpieczeństwa kolei (Dz. Urz. UE L 138 z 26 maja 2016 r. s. 102, z późn. zm.), zwanej dalej „dyrektywą 2016/798”.

Jak wynika z art. 4 pkt 6c ustawy o transporcie kolejowym, podmiot odpowiedzialny za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM) to wpisany do europejskiego rejestru pojazdów kolejowych (EVR) podmiot obowiązany do zagwarantowania utrzymania pojazdu kolejowego.

Natomiast zgodnie z art. 2 lit. b rozporządzenia 2019/779, „organ certyfikujący” oznacza organ odpowiedzialny za certyfikację podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie lub za certyfikację podmiotu lub organizacji, które realizują funkcje utrzymania, o których mowa w art. 14 ust. 3 lit. b, c lub d dyrektywy 2016/798 lub części tych funkcji. W Polsce rolę organu certyfikującego podmioty odpowiedzialne za utrzymanie pełni Prezes UTK.

Stosownie do art. 23j ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym, przed rozpoczęciem użytkowania pojazdu kolejowego dysponent określa podmiot odpowiedzialny za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM), który zapewnia utrzymanie pojazdu w sposób gwarantujący jego bezpieczną eksploatację. Podmiot ten jest ujęty w europejskim rejestrze pojazdów kolejowych (EVR).

Zgodnie z art. 23j ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym, podmiot odpowiedzialny za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM) za pomocą udokumentowanego systemu utrzymania:

- 1) zapewnia, aby pojazdy były utrzymywane zgodnie z dokumentacją dotyczącą utrzymania każdego pojazdu oraz obowiązującymi wymogami, w tym zasadami dotyczącymi utrzymania i odpowiednimi przepisami TSI;
- 2) wdraża niezbędne środki wyceny i oceny ryzyka, ustanowione we wspólnych metodach oceny bezpieczeństwa (CSM), w odpowiednich przypadkach we współpracy z innymi podmiotami;
- 3) zapewnia umowne zobowiązanie wykonawców do wdrażania środków kontroli ryzyka przez stosowanie wspólnych metod oceny bezpieczeństwa (CSM) w zakresie monitorowania;
- 4) zapewnia identyfikowalność działań dotyczących utrzymania.

System utrzymania, zgodnie z art. 23j ust. 3 ustawy o transporcie kolejowym, obejmuje następujące funkcje:

- 1) zarządzania - nadzorującą i koordynującą funkcje utrzymania, o których mowa w pkt 2-4, i zapewniającą bezpieczeństwo pojazdu kolejowego w systemie kolei Unii;
- 2) rozwoju utrzymania - zarządzającą dokumentacją utrzymania, w tym konfiguracją pojazdu kolejowego, w oparciu o dane projektowe i operacyjne oraz w oparciu o informacje o funkcjonowaniu pojazdu kolejowego, w tym uzyskane na podstawie dotychczasowych doświadczeń;
- 3) zarządzania utrzymaniem taboru - zarządzającą wycofaniem pojazdu kolejowego do celów utrzymania i jego przywróceniem do eksploatacji po zakończeniu utrzymania;
- 4) przeprowadzania utrzymania - w ramach której jest przeprowadzane utrzymanie techniczne pojazdu kolejowego lub jego części oraz jest przygotowywana dokumentacja dotycząca dopuszczenia do eksploatacji pojazdu kolejowego.

Podmiot odpowiedzialny za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM) wykonuje samodzielnie funkcję zarządzania, o której mowa w art. 23j ust. 3 pkt 1 ustawy o transporcie kolejowym, natomiast funkcje, o których mowa w art. 23j ust. 3 pkt 2-4 ustawy o transporcie kolejowym, lub ich część mogą zostać zlecone innym podmiotom (art. 23j ust. 4 ustawy o transporcie kolejowym).

W myśl art. 23j ust. 7 ustawy o transporcie kolejowym podmioty odpowiedzialne za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM) oraz podmioty wykonujące w całości albo w części co najmniej jedną z funkcji utrzymania określoną w art. 23j ust. 3 pkt 2-4 ustawy o transporcie kolejowym podlegają certyfikacji prowadzonej przez Prezesa UTK na zasadach i w trybie określonych w art. 7 rozporządzenia 2019/779.

Zgodnie z art. 23j ust. 8 ustawy o transporcie kolejowym Prezes UTK, w drodze decyzji, wydaje certyfikaty, odmawia ich wydania, ogranicza zakres stosowania, zmienia, zawiesza, cofa oraz przedłuża ważność certyfikatów, jeżeli zachodzą przesłanki określone w art. 8 oraz załączniku II do rozporządzenia 2019/779.

Przepis art. 23j ust. 13 ustawy o transporcie kolejowym stanowi, że certyfikaty dla podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM) są wydawane na okres nie dłuższy niż 5 lat i przedłużane na okres nieprzekraczający kolejnych 5 lat.

Zgodnie z art. 3 ust. 1 rozporządzenia 2019/779, *nie naruszając przepisów art. 15 ust. 1 dyrektywy (UE) 2016/798, podmiot odpowiedzialny za utrzymanie spełnia wymogi określone w załączniku II w odniesieniu do wszystkich pojazdów podlegających dyrektywie (UE) 2016/798.*

W myśl art. 3 ust. 2 rozporządzenia 2019/779 certyfikacja podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie, która określa zgodność z wymogami załącznika II do rozporządzenia 2019/779, jest obowiązkowa dla każdego podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie:

- a) który jest odpowiedzialny za utrzymanie wagonów towarowych;
- b) który nie jest przedsiębiorstwem kolejowym ani zarządcą infrastruktury utrzymującym pojazdy wyłącznie na potrzeby własnej działalności.

Zaznaczenia wymaga, że art. 7 ust. 2 rozporządzenia 2019/779 określa, że wniosek o certyfikację podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie może być ograniczony do określonej kategorii pojazdów. W niniejszym postępowaniu wniosek dotyczy wagonów towarowych (z wyłączeniem wagonów specjalnych przystosowanych do przewozu towarów niebezpiecznych), lokomotyw i pojazdów specjalnych.

W niniejszej sprawie Wnioskodawca, wystąpił z Wnioskiem, a zatem ww. art. 3 ust. 1 i 2 rozporządzenia 2019/779 ma zastosowanie.

Zgodnie z art. 7 ust. 1 rozporządzenia 2019/779, podmiot odpowiedzialny za utrzymanie składa wniosek do organu certyfikującego o certyfikację podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie. Korzysta on z odpowiedniego formularza zawartego w załączniku III do rozporządzenia 2019/779 i przedstawia dokumenty potwierdzające spełnienie wymogów i procedur określonych w załączniku II do ww. rozporządzenia. Wniosek zawiera opis strategii mającej zapewnić ciągłą zgodność z wymogami określonymi w załączniku II po udzieleniu certyfikacji podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie, w tym zgodność z rozporządzeniem Komisji (UE) nr 1078/2012 z dnia 16 listopada 2012 r. w sprawie wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w odniesieniu do monitorowania, która ma być stosowana przez przedsiębiorstwa kolejowe i zarządców infrastruktury po otrzymaniu certyfikatu bezpieczeństwa lub autoryzacji bezpieczeństwa oraz przez podmioty

odpowiedzialne za utrzymanie (Dz. Urz. UE L 320 z 17 listopada 2012 r. s. 8), zwanym dalej „rozporządzeniem 1078/2012”.

Odnosząc powyższe do niniejszej sprawy, należy zauważyć, że Strona Wnioskiem wystąpiła o wydanie certyfikatu zgodności dla podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie w odniesieniu do wagonów towarowych (z wyłączeniem wagonów specjalnych przystosowanych do przewozu towarów niebezpiecznych), lokomotyw i pojazdów specjalnych. Wniosek został złożony na formularzu zgodnym z formularzem zawartym w załączniku III do rozporządzenia 2019/779. Wniosek, przy uwzględnieniu Uzupełnienia Wniosku, został podpisany zgodnie ze sposobem reprezentacji podmiotu wynikającym z wpisu do KRS nr 0000041818.

Strona posiada Dokumentację systemu zarządzania utrzymaniem, zwaną dalej „Dokumentacją MMS”, składającą się z Księgi Systemu Zarządzania Utrzymaniem (MMS) Podmiotu Odpowiedzialnego za Utrzymanie, zwanej dalej „Księgą MMS” i 19 procedur:

- 1) P/01 „Opracowywanie, nadzorowanie i zarządzanie programami poprawy bezpieczeństwa”;
- 2) P/02 „Ocena realizacji celów bezpieczeństwa i utrzymania”;
- 3) P/03 „Zarządzanie zmianą”;
- 4) P/05 „Zarządzanie utrzymaniem pojazdów kolejowych”;
- 5) P/06 „Identyfikacja zagrożeń i ocena ryzyka zawodowego”;
- 6) P/07 „Zarządzanie ryzykiem”;
- 7) P/08 „Wymiana informacji i zarządzanie informacją”;
- 8) P/09 „Monitorowanie i raportowanie”;
- 9) P/11 „Działania korygujące i zapobiegawcze”;
- 10) P/12 „Zarządzanie kompetencjami personelu”;
- 11) P/13 „Ocena dostawców”;
- 12) P/14 „Ciągłe doskonalenie”;
- 13) P/15 „Przegląd zarządzania”;
- 14) P/16 „Nadzór nad dokumentami i zapisami Zintegrowanego Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem i Utrzymaniem”;
- 15) P/17 „Dostęp do informacji związanych z bezpieczeństwem i utrzymaniem”;
- 16) P/18 „Audyty”;
- 17) P/22 „Rozwój utrzymania taboru”;
- 18) P/23 „Zarządzanie gospodarką materiałową”;
- 19) P/25 „Zarządzanie zasobami”.

System zarządzania utrzymaniem Strony, zgodnie ze złożonym wnioskiem, obejmuje następujące funkcje:

- 1) funkcję zarządzania;
- 2) funkcję rozwoju utrzymania wykonywaną we własnym zakresie;
- 3) funkcję zarządzania utrzymaniem taboru wykonywaną we własnym zakresie;

4) funkcję przeprowadzania utrzymania częściowo zleconą na zewnątrz.

Prezes UTK, w ramach prowadzonego postępowania, zgodnie z procedurą certyfikacji wskazaną w art. 23j ust. 9 ustawy o transporcie kolejowym zbadał, czy Strona spełnia przesłanki, o których mowa w art. 23j ust. 6 ustawy o transporcie kolejowym, art. 7 ust. 4 rozporządzenia 2019/779 oraz wymogi i kryteria oceny wyszczególnione w załączniku II do ww. rozporządzenia, poprzez analizę przekazanej przez Stronę Dokumentacji MMS oraz wyników działań nadzorczych opisanych w dokumentach stanowiących materiał dowodowy, tj. w protokołach kontroli, wystąpieniach pokontrolnych i odpowiedziach Strony.

Po wszechstronnej i szczegółowej analizie systemu zarządzania utrzymaniem Strony oraz dowodów przedstawionych w toku postępowania, Prezes UTK ustalił, że system zarządzania utrzymaniem Strony spełnia wymogi i kryteria określone w załączniku II rozporządzenia 2019/779.

W celu spełnienia wymogów i kryteriów sekcji I pkt 1 załącznika II do rozporządzenia 2019/779 Spółka opracowała „Politykę utrzymania Podmiotu odpowiedzialnego za Utrzymanie” oraz m.in. procedury P/01 „Opracowywanie, nadzorowanie i zarządzanie programami poprawy bezpieczeństwa”, P/02 „Ocena realizacji celów bezpieczeństwa i utrzymania” oraz P/15 „Przegląd zarządzania”, które świadczą o zaangażowaniu w rozwój i wdrażanie systemu utrzymania organizacji oraz w ciągłe udoskonalanie jego efektywności. Powyższe potwierdza także spełnienie wymagania art. 23j ust. 6 pkt 1 i pkt 11 lit. d ustawy o transporcie kolejowym.

Dokumentacja MMS Strony zawiera procedury określające przebieg procesu oceny ryzyka związanego z utrzymaniem pojazdów kolejowych, w tym ryzyka wynikającego bezpośrednio z procesów operacyjnych oraz działań innych organizacji, zgodnie z wymaganiami kryterium sekcji I pkt 2.1-2.3 załącznika nr II do rozporządzenia 2019/779. Proces identyfikacji zagrożeń i analizy ryzyka technicznego i operacyjnego określony został w procedurze P/07 „Zarządzanie ryzykiem”. Do celów zarządzania zmianami Wnioskodawca opracował procedurę P/03 „Zarządzanie zmianą”. Strona przedstawiła także proces oceny ryzyka środowiska pracy, w którym prowadzone są działania związane z utrzymaniem pojazdów kolejowych, tj. P/06 „Identyfikacja zagrożeń i ocena ryzyka zawodowego”. Powyższe procedury wraz z m.in. opracowanymi dokumentami „Ocena bezpieczeństwa w zakresie wyceny i oceny ryzyka przy wprowadzaniu zmian w systemie kolejowym - rozszerzenie certyfikatu podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie o lokomotywy i pojazdy specjalne eksploatowane w Przedsiębiorstwie Napraw i Utrzymania Infrastruktury Kolejowej w Krakowie”, „Sprawozdanie z analizy i oceny ryzyka technicznego z zakresu Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem” z 12 stycznia 2021 r. oraz „Sprawozdanie z analizy i oceny ryzyka technicznego MMS” z 12 stycznia 2021 r., potwierdzają spełnienie wymogów i kryteriów sekcji I pkt 2.1-2.3. załącznika II do rozporządzenia 2019/779 oraz art. 23j ust. 6 pkt 2 ustawy o transporcie kolejowym.

W celu spełnienia wymogów monitorowania zawartych w kryteriach sekcji I pkt 3.1-3.4 oraz 4 załącznika II do rozporządzenia 2019/779, jak również art. 23j ust. 6 pkt 3, pkt 4, pkt 11 lit. d - e ustawy o transporcie kolejowym, Spółka opracowała m.in. procedury: P/09 „Monitorowanie i raportowanie”, P/11 „Działania korygujące i zapobiegawcze”, P/14 „Ciągłe doskonalenie”, P/15 „Przegląd zarządzania” oraz P/18 „Audyty”. W celu spełnienia wymagań rozporządzenia 1078/2012 Strona opracowała dokument pn. „Strategia monitorowania” wraz z załącznikiem 1, „Raport dotyczący CSM (zgodnie z dyrektywą 2016/798)”. Wnioskodawca przedstawił również dokumenty potwierdzające monitorowanie systemu oraz jego ciągłe doskonalenie, tj. „Rejestr działań korygujących/zapobiegawczych”,

„Program audytów bezpieczeństwa”, „Raport dzienny z usunięcia awarii” oraz „Okresowy raport z usuniętych awarii - III kwartał 2021 r.”.

Odnosząc się natomiast do kryteriów sekcji I. pkt 5.1-5.5. oraz 6.1. i 6.2. załącznika II do rozporządzenia 2019/779, Spółka opracowała procedury P/12 „Zarządzanie kompetencjami personelu”, P/25 „Zarządzanie zasobami”, których celem jest m.in. zapewnienie dysponowania przez Spółkę zasobami kadrowymi (odpowiednie kompetencje) i materialnymi zapewniającymi skuteczną i efektywną realizację procesów i celów w zakresie bezpieczeństwa. Schemat organizacyjny Spółki został przedstawiony w załączniku nr 1 do Księgi MMS. Ponadto w każdej z procedur składających się na Dokumentację MMS Spółka określiła również odpowiedzialność za wykonywanie określonych zadań w systemie. Wnioskodawca przedstawił również „Wykaz pracowników obecnych na szkoleniu z MMS” z 18 kwietnia 2021 r. Powyższe potwierdza spełnienie wymagania art. 23j ust. 6 pkt 5 i pkt 6 ustawy o transporcie kolejowym.

Natomiast w celu spełnienia kryteriów i wymogów w zakresie informacji i dokumentacji (kryteria sekcji I pkt 7 i 8 załącznika II do rozporządzenia 2019/779 oraz wymagania art. 23j ust. 6 pkt 7 i pkt 8 ustawy o transporcie kolejowym) Strona opracowała m.in. procedury P/08 „Wymiana informacji i zarządzanie informacją”, P/17 „Dostęp do informacji związanych z bezpieczeństwem i utrzymaniem” oraz P/16 „Nadzór nad dokumentami i zapisami Zintegrowanego Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem i Utrzymaniem” w celu zapewnienia dysponowania, przez decydentów na wszystkich szczeblach organizacji, ważnymi informacjami oraz w celu zapewnienia identyfikowalności wszystkich istotnych informacji.

W Dokumentacji MMS Strona zawarła również wymagania dotyczące zarządzania dostawcami usług (procedura P/13 „Ocena dostawców”), w celu spełnienia kryteriów sekcji I pkt 9 załącznika II do rozporządzenia 2019/779 oraz wymagania art. 23j ust. 6 pkt 9 ustawy o transporcie kolejowym - zapewnienia właściwego zarządzania podzlecanymi działaniami, by osiągać cele organizacji. Dla potwierdzenia spełnienia ww. kryterium Strona przedstawiła „Listę kwalifikowanych dostawców za 2020 r. w zakresie systemu zarządzania bezpieczeństwem i utrzymaniem” oraz „Listę kwalifikowanych dostawców produktów za 2020 r. w zakresie systemu zarządzania bezpieczeństwem i utrzymaniem”, „Wykaz materiałów i usług zleczanych związanych z bezpieczeństwem ruchu kolejowego”.

Odnosząc się do wymogów i kryteriów oceny dotyczących funkcji rozwoju utrzymania, Prezes UTK ustalił, że system zarządzania utrzymaniem Spółki określa m.in. procedury mające na celu wskazanie wszystkich działań związanych z utrzymaniem, wywierających wpływ na bezpieczeństwo, a także zarządzanie takimi działaniami, procedury mające na celu zagwarantowanie spełnienia zasadniczych wymagań w zakresie interoperacyjności (m.in. procedura P/22 „Rozwój utrzymania taboru”), procedury w zakresie projektowania i wspierania wdrożenia instalacji, wyposażenia i narzędzi niezbędnych do przeprowadzania utrzymania (m.in. procedury P/23 „Zarządzanie gospodarką materiałową”, P/25 „Zarządzanie zasobami”) oraz procedury zapewniające aktualność dokumentacji utrzymania przez cały cykl eksploatacyjny pojazdów kolejowych, (m.in. procedura P/22 „Rozwój utrzymania taboru”), co stanowi spełnienie kryteriów sekcji II pkt 1-7 załącznika II do rozporządzenia 2019/779. Wnioskodawca przedstawił również wykaz pojazdów, dla którego Spółka pełni funkcję podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie.

Ustosunkowując się natomiast do funkcji zarządzania utrzymaniem taboru (kryteria sekcji III pkt 1-10 załącznika II do rozporządzenia 2019/779 oraz wymagania art. 23j ust. 6 pkt 11 lit. a-c ustawy o transporcie kolejowym), Prezes UTK stwierdził, że system określa procedury umożliwiające sprawdzenie kompetencji, dostępności i zdolności podmiotu odpowiedzialnego za przeprowadzenie utrzymania przed złożeniem zleceń dotyczących utrzymania oraz

Strona 7 z 11

zapewnia odesłanie pojazdów do utrzymania w odpowiednim czasie (m.in. procedury P/05 „Zarządzanie utrzymaniem pojazdów kolejowych” oraz „Miesięczny plan przeglądów i napraw pojazdów trakcyjnych”, „Roczny monitoring wykonania czynności utrzymania”). Ponadto działania systemowe określone w tych procedurach umożliwiają wydanie dokumentu przywrócenia pojazdu kolejowego do eksploatacji. Wnioskodawca przedstawił wykaz pojazdów, w którym zarejestrowane są numery dokumentów przywrócenia do eksploatacji pojazdów kolejowych.

Analizując funkcję przeprowadzania utrzymania (kryteria sekcji IV.1-IV.10 załącznika II do rozporządzenia 2019/779 oraz wymagania art. 23j ust. 6 pkt 10 lit. a-g ustawy o transporcie kolejowym), częściowo zlecaną na zewnątrz, Prezes UTK ustalił, że w Dokumentacji MMS Strony znajdują się procedury w zakresie dostępności wszelkiej dokumentacji związanej z utrzymaniem taboru, sprawdzenie kompletności i adekwatności informacji w odniesieniu do zleconych działań, kontrolowanie wykorzystania wymaganych i stosowanych dokumentów oraz sposobu wykonania czynności utrzymaniowych i ich zgodności z odpowiednimi przepisami krajowymi i międzynarodowymi, co potwierdzają m.in. procedury P/05 „Zarządzanie utrzymaniem pojazdów kolejowych”, P/17 „Dostęp do informacji związanych z bezpieczeństwem i utrzymaniem”, P/23 „Zarządzanie gospodarką materiałową”, P/25 „Zarządzanie zasobami”. System określa również procedury w celu sprawdzenia, czy wykonane czynności utrzymaniowe są zgodne ze zleceniami oraz w celu wydania zawiadomienia o dopuszczeniu do użytkowania, z zaznaczeniem ewentualnych ograniczeń dotyczących użytkowania. Strona sprawuje również nadzór nad urządzeniami, maszynami i przyrządami kontrolno-pomiarowymi, na co wskazuje procedura P/25 „Zarządzanie zasobami” oraz dokumenty: „Maszyny i urządzenia”, „Przyrządy kontrolno-pomiarowe”. Ponadto Dokumentacja MMS Wnioskodawcy przewiduje nadzorowanie spełnienia wymogów i kryteriów sekcji IV załącznika II do rozporządzenia 2019/779 przez podwykonawców, na co wskazują procedury P/13 „Ocena dostawców”.

Na podstawie przedstawionych powyżej informacji stwierdzić należy, że przedłożona Dokumentacja MMS Spółki spełnia wymogi i kryteria określone w załączniku II do rozporządzenia 2019/779. Prezes UTK stwierdza, że przyjęta przez Spółkę Dokumentacja MMS jest odpowiednia do wielkości i zakresu działania podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie w zakresie obejmującym wagony towarowe (z wyłączeniem wagonów specjalnych przystosowanych do przewozu towarów niebezpiecznych), lokomotywy i pojazdy specjalne. Elementy systemu zarządzania utrzymaniem zostały udokumentowane, z określeniem odpowiedzialności w strukturze organizacyjnej Spółki oraz sposobu nadzoru realizacji systemu. Dokumentacja MMS przewiduje również metody jego ciągłego doskonalenia.

Zgodnie z art. 7 ust. 4 rozporządzenia 2019/779, Organ certyfikujący weryfikuje spełnienie wymogów określonych w załączniku II do ww. rozporządzenia. W tym celu może przeprowadzać wizyty na miejscu u podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie. Mając na uwadze powyższe Prezes UTK przeprowadził w Spółce działania nadzorcze w zakresie nadzoru nad funkcjonowaniem systemu zarządzania utrzymaniem. W trakcie przeprowadzania czynności kontrolnych Prezes UTK sprawdził, czy Spółka prawidłowo wdrożyła i realizuje zapisy Dokumentacji MMS.

Należy wskazać, że w okresie od 23 września 2019 r. do 23 października 2019 r. Prezes UTK przeprowadził w Spółce kontrolę m.in. w zakresie nadzoru nad funkcjonowaniem systemu zarządzania bezpieczeństwem, nadzoru nad funkcjonowaniem systemu zarządzania utrzymaniem oraz przestrzegania warunków określonych w licencji oraz wymagań wynikających z ustawy o transporcie kolejowym, która została zakończona protokołem kontroli z 31 października 2019 r. nr TO2.501.58.2019.5.IK, oraz wystąpieniem

pokontrolnym z 22 listopada 2019 r. nr TO2.501.58.2019.8.IK. Mając to na względzie, wyniki powyższej kontroli pozwalają ocenić Prezesowi UTK stopień wdrożenia i funkcjonowania systemu zarządzania utrzymaniem Spółki.

W trakcie ww. kontroli stwierdzono nieprawidłowości dotyczące systemu zarządzania utrzymaniem.

Strona pismem z 16 stycznia 2020 r. i pismem z 10 lutego 2020 r. odpowiedziała na wystąpienie pokontrolne z 22 listopada 2019 r. nr TO2.501.58.2019.8.IK przedkładając wyjaśnienia i dowody na usunięcie nieprawidłowości stwierdzonych w trakcie kontroli.

Kolejną kontrolę Prezes UTK przeprowadził w okresie od 5 maja 2020 r. do 29 maja 2020 r. w zakresie nadzoru nad funkcjonowaniem systemu zarządzania bezpieczeństwem oraz nadzoru nad funkcjonowaniem systemu zarządzania utrzymaniem, która została zakończona protokołem kontroli z 26 czerwca 2020 r. nr OT2.501.18.2020.55.TBi oraz wystąpieniem pokontrolnym z 14 lipca 2020 r. nr OT2.501.18.2020.57.TBi. Mając to na względzie, wyniki ww. kontroli pozwalają ocenić Prezesowi UTK stopień wdrożenia i funkcjonowania systemu zarządzania utrzymaniem Spółki.

W trakcie ww. kontroli stwierdzono nieprawidłowości dotyczące systemu zarządzania utrzymaniem. Spółka pismem z 25 sierpnia 2020 r. oraz pismem z 28 września 2020 r. przedłożyła wyjaśnienia i dowody na usunięcie nieprawidłowości stwierdzonych w trakcie ww. kontroli.

Kolejną kontrolę Prezes UTK przeprowadził w okresie od 30 kwietnia 2021 r. do 19 maja 2021 r. w zakresie funkcjonowania systemu zarządzania bezpieczeństwem oraz systemu zarządzania utrzymaniem, zakończoną protokołem kontroli z 1 czerwca 2021 r. nr OT1.501.8.2021.4.GZ oraz wystąpieniem pokontrolnym z 22 czerwca 2021 r. nr OT1.501.8.2021.7.GZ. Mając to na względzie, wyniki ww. kontroli pozwalają ocenić Prezesowi UTK stopień wdrożenia i funkcjonowania systemu zarządzania utrzymaniem Spółki.

W trakcie ww. kontroli stwierdzono nieprawidłowości w funkcjonowaniu systemu zarządzania bezpieczeństwem, mające związek również z funkcjonowaniem systemu zarządzania utrzymaniem.

Strona pismem z 20 lipca 2021 r. odpowiedziała na wystąpienie pokontrolne z 22 czerwca 2021 r. nr OT1.501.8.2021.7.GZ przedkładając wyjaśnienia i dowody na usunięcie ww. nieprawidłowości.

Strona usunęła stwierdzone nieprawidłowości w ramach działań korygujących i zapobiegawczych oraz podjęła działania mające na celu ciągłe doskonalenie posiadanego systemu. Prezes UTK uznał podjęte działania za wystarczające do stwierdzenia, że Strona spełnia wymogi wynikające z przepisów.

Na podstawie art. 7 ust. 5 rozporządzenia 2019/779, organ certyfikujący podejmuje decyzję o udzieleniu lub odmowie udzielenia certyfikacji podmiotowi odpowiedzialnego za utrzymanie najpóźniej 4 miesiące po otrzymaniu wszystkich informacji i całości dokumentacji.

Zgodnie z art. 23j ust. 13 ustawy o transporcie kolejowym oraz z art. 7 ust. 8 rozporządzenia 2019/779 (zdanie pierwsze), certyfikacja podmiotowi odpowiedzialnego za utrzymanie jest ważna przez okres nieprzekraczający pięciu lat.

Prezes UTK po analizie zebranego w niniejszej sprawie materiału dowodowego, mając przede wszystkim na uwadze zapisy zawarte w Dokumentacji MMS oraz wyniki działań nadzorczych, za uzasadnione uznał wydanie Stronie certyfikatu na okres pięciu lat.

W związku z powyższym, Prezes UTK w treści niniejszej decyzji oraz certyfikacie zgodności dla podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie w zakresie obejmującym wagony towarowe (z wyłączeniem wagonów specjalnych przystosowanych do przewozu towarów niebezpiecznych), lokomotywy oraz pojazdy specjalne nr PL/31/0022/0004 zawarł zapis, że certyfikat ten wydany został na okres pięciu lat i obowiązuje od 31 stycznia 2022 r. do 31 stycznia 2027 r.

Mając na uwadze powyższe, orzeczono jak w sentencji.

POUCZENIE

Od decyzji nie służy odwołanie. Strona niezadowolona z decyzji może jednak zwrócić się do Prezesa UTK z wnioskiem o ponowne rozpatrzenie sprawy w terminie 14 dni od dnia doręczenia jej decyzji. Jeżeli strona nie chce skorzystać z prawa do zwrócenia się z wnioskiem o ponowne rozpatrzenie sprawy, może wnieść do Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie skargę na decyzję w terminie 30 dni od dnia doręczenia decyzji stronie. Skargę wnosi się za pośrednictwem Prezesa UTK.

Wpis od skargi wynosi 200 zł i uiszczany jest gotówką do kasy sądu administracyjnego lub na rachunek bankowy tego sądu, zgodnie z art. 15 w związku z art. 127 § 3 w związku z art. 129 § 2 k.p.a. w związku z art. 3 § 2 pkt 1 oraz art. 13 § 2, art. 52 § 1 i § 3, art. 53 § 1 i art. 54 § 1 ustawy z dnia 30 sierpnia 2002 r. - Prawo o postępowaniu przed sądami administracyjnymi (tekst jednolity: Dz. U. z 2019 r. poz. 2325, z późn. zm.), zwanej dalej „p.p.s.a.”, w związku z § 2 ust. 1 pkt 2 i § 5 ust. 1 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 16 grudnia 2003 r. w sprawie wysokości oraz szczegółowych zasad pobierania wpisu w postępowaniu przed sądami administracyjnymi (tekst jednolity: Dz. U. z 2021 r. poz. 535). Stronie przysługuje możliwość ubiegania się o prawo pomocy, obejmujące zwolnienie strony od kosztów sądowych oraz bezpłatne ustanowienie profesjonalnego pełnomocnika, na zasadach określonych w art. 239-262 p.p.s.a.

Strona zadowolona z decyzji może złożyć oświadczenie o zrzeczeniu się uprawnienia do wniesienia wniosku o ponowne rozpatrzenie sprawy, skutkujące prawomocnością decyzji. Złożenie oświadczenia następuje na zasadach ogólnych przewidzianych dla wniesienia podania, określonych w art. 63 § 1 k.p.a.

Oplata

Stosownie do treści art. 16 ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym, *za czynności wykonywane przez Prezesa UTK w sprawach, o których mowa w art. 13 ust. 1a pkt 1-3, 3b i 5 oraz ust. 2 pkt 1-3a, 7 i 8, pobiera się opłaty.*

Odnosząc się do kwestii opłaty za wydanie niniejszej decyzji, należy wskazać, że zgodnie z § 6 ust. 1 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 22 lipca 2021 r. w sprawie opłat pobieranych przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego (Dz. U. poz. 1358), zwanego dalej „rozporządzeniem z 22 lipca 2021 r.”, w sprawach opłat za czynności wykonywane przez Prezesa UTK, w stosunku do których wniosek został złożony przed dniem wejścia w życie rozporządzenia z 22 lipca 2021 r. (tj. przed 28 lipca 2021 r.), stosuje się przepisy dotychczasowe.

Wniosek w niniejszej sprawie wpłynął do UTK 30 września 2021 r., co oznacza, że zastosowanie znajdzie rozporządzenie z 22 lipca 2021 r.

Zgodnie z § 2 rozporządzenia z 22 lipca 2021 r., szczegółowe czynności dla danego rodzaju sprawy wykonywane przez Prezesa UTK, za które są pobierane opłaty, oraz wysokość tych opłat określa załącznik do tego rozporządzenia.

Z kolei § 3 pkt 1 lit. c rozporządzenia z 22 lipca 2021 r. stanowi, że opłaty pobiera się przy składaniu wniosku w sprawach dotyczących m.in. wydania, przedłużenia i zmiany certyfikatu podmiotowi odpowiedzialnemu za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM).

Zgodnie z pkt 6.1. załącznika do rozporządzenia z 22 lipca 2021 r., opłata za prowadzenie spraw dotyczących wydania certyfikatu podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie pojazdu kolejowego wynosi 20 000 zł (słownie: *dwadzieścia tysięcy złotych*). Wnioskodawca wniósł ww. opłatę w dwóch częściach, tj. 29 września 2021 r. wpłacił 20 zł (słownie: *dwadzieścia złotych*), a 30 września 2021 r. wpłacił 19 980 zł (słownie: *dziewiętnaście tysięcy dziewięćset osiemdziesiąt złotych*).

IGNACY GÓRA
PREZES URZĘDU TRANSPORTU
KOLEJOWEGO
*/Dokument podpisano kwalifikowanym podpisem
elektronicznym./*

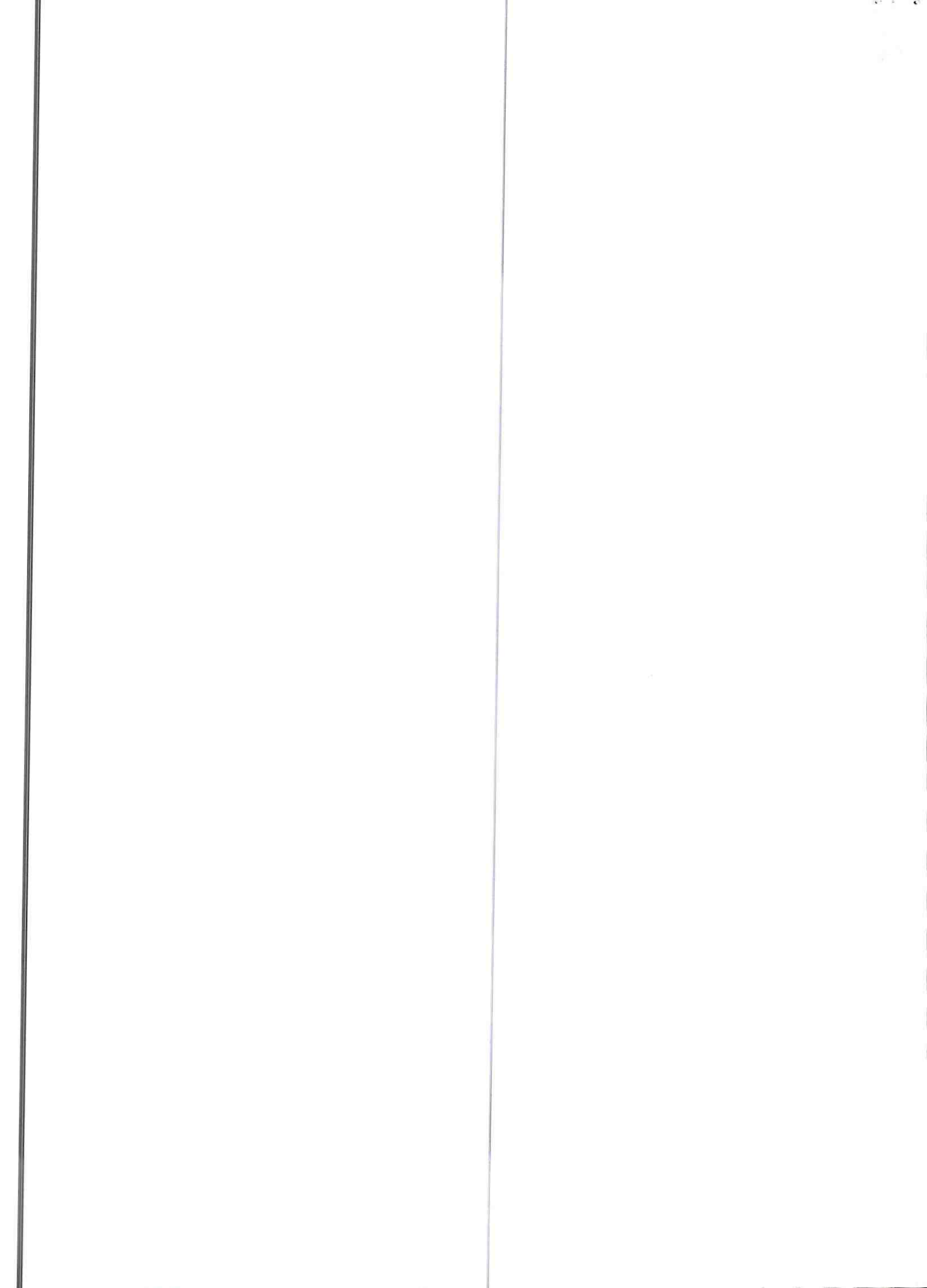
Załącznik:

Certyfikat zgodności dla podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie nr PL/31/0022/0004

Informacje w tej sprawie można uzyskać pod numerem tel.: 22 749 14 60

Urząd Transportu Kolejowego - Departament Monitorowania i Bezpieczeństwa

Prezes Urzędu Transportu Kolejowego przetwarza przekazane dane osobowe zgodnie z przepisami. Szczegółowe informacje znajdują się na stronie www.utk.gov.pl/pl/rodo





CERTYFIKAT ZGODNOŚCI DLA PODMIOTU ODPOWIEDZIALNEGO ZA UTRZYMANIE

potwierdzający zaakceptowanie systemu utrzymania podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie w Unii Europejskiej zgodnie z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/798 i rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2019/779

1. Numer EIN	PL/31/0022/0004
--------------	-----------------

2. PODMIOT ODPOWIEDZIALNY ZA UTRZYMANIE, KTÓREGO DOTYCZY CERTYFIKAT

Nazwa prawna:	Przedsiębiorstwo Napraw i Utrzymania Infrastruktury Kolejowej w Krakowie spółka z ograniczoną odpowiedzialnością	
Nazwa handlowa lub akronim (dobrowolnie):	Przedsiębiorstwo Napraw i Utrzymania Infrastruktury Kolejowej w Krakowie sp. z o.o.	
Pełny adres pocztowy (ulica, kod pocztowy, miejscowość, kraj):	ul. Prokocimska 4, 30-556 Kraków	
Numer przedsiębiorstwa w rejestrze:	0000041818	NIP: 6792693162

3. ORGAN CERTYFIKUJĄCY

Nazwa prawna:	Prezes Urzędu Transportu Kolejowego
Pełny adres pocztowy (ulica, kod pocztowy, miejscowość, kraj):	Aleje Jerozolimskie 134, 02-305 Warszawa, Polska
Numer referencyjny organu certyfikującego:	PL/30/0021/0001

4. INFORMACJE O CERTYFIKACIE

Jest to:	- nowy certyfikat <input checked="" type="checkbox"/>	Numer EIN poprzedniego certyfikatu: Nie dotyczy
	- przedłużenie certyfikatu <input type="checkbox"/>	
	- aktualizacja / zmiana certyfikatu <input type="checkbox"/>	
Ważny od:	31 stycznia 2022 r.	Ważny do: 31 stycznia 2027 r.
Rodzaj przedsiębiorstwa: (przedsiębiorstwo kolejowe, dysponent, dostawca usług utrzymania itp.)	przedsiębiorstwo kolejowe, dysponent	

5. ZAKRES DZIAŁALNOŚCI PODMIOTU ODPOWIEDZIALNEGO ZA UTRZYMANIE

Kategoria pojazdów: (wagony towarowe, lokomotywy, zespoły trakcyjne, wagony pasażerskie, pojazdy dużych prędkości, maszyny torowe, inne)	wagony towarowe, lokomotywy, pojazdy specjalne
Obejmuje wagony specjalne przystosowane do przewozu towarów niebezpiecznych	TAK/NIE

6. INFORMACJE DODATKOWE

Brak.

Data wydania

20 stycznia 2022 r.

Wewnętrzny numer referencyjny

2021-ECM-00070

Podpis

Przes
Urzędu Transportu Kolejowego
Janicy Góra

Pieczęć organu certyfikującego



