

Strona znajduje się w archiwum.

## Braki i błędy we wnioskach o zatwierdzenie dokumentacji systemu utrzymania

31.12.2013

---

W ramach realizacji zadań związanych z zatwierdzaniem przez Prezesa UTK dokumentacji systemu utrzymania pojazdów kolejowych (DSU) oraz zmian w tych dokumentacjach, zidentyfikowany został istotny problem dotyczący jakości składanych wniosków i załączanych do nich dokumentów. Dotyczy to zarówno zapewnienia zgodności wniosków z wymaganiami formalnymi właściwymi dla tego procesu, jak i zapewnienia poprawności merytorycznej składanych dokumentacji systemu utrzymania. W ocenie Prezesa UTK, szczególnie niepokojące jest zjawisko powielania tych samych błędów w kolejnych dokumentacjach składanych przez tych samych wnioskodawców.

Jedynie złożenie kompletnej pod względem formalnym oraz poprawnej pod względem merytorycznym dokumentacji systemu utrzymania gwarantuje jej zatwierdzenie. Wszelkie braki oraz błędy w składanych dokumentach skutkują istotnym wydłużeniem procesu ich zatwierdzenia, a w skrajnych przypadkach przekładają się na pozostawienie wniosku bez rozpoznania lub wydanie decyzji negatywnej dla wnioskodawcy.

Wśród najczęściej powtarzających się błędów o charakterze formalnym w składanych wnioskach o zatwierdzenie DSU

wymienić należy:

- podpisanie wniosku i załączników w sposób niezgodny z reprezentacją wynikającą z KRS,
- brak lub błędne określenie rodzaju wykonywanej działalności przez wnioskodawcę,
- brak oświadczenia o zgodności DSU z dokumentacją techniczną,
- brak oświadczenia o zgodności DSU z właściwymi przepisami,
- brak opłaty skarbowej w kwocie 10 zł z tytułu wydania decyzji,
- brak opłaty skarbowej w kwocie 17 zł z tytułu pełnomocnictwa,
- brak określenia zakresu załączanych pełnomocnictw,
- brak akceptacji / podpisania DSU przez wnioskodawcę,
- brak podpisania przez wnioskodawcę wymaganych zaświadczeń / oświadczeń.

Braki formalne we wnioskach uzupełniane są w trybie art. 64 Ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r., Kodeks postępowania administracyjnego (tekst jednolity: Dz. U. z 2013 r. poz. 267). Nieuzupełnienie tych braków na wezwanie organu, w terminie siedmiu dni, skutkuje pozostawieniem wniosku bez rozpoznania.

Termin siedmiodniowy na uzupełnienia braków, jako określony w przepisach ustawy, nie podlega przedłużeniu.

W celu eliminacji podstawowych braków o charakterze formalnym w składanych wnioskach, Urząd Transportu Kolejowego udostępnił w witrynie internetowej ujednolicony wzór wniosku o zatwierdzenie DSU zawierający dodatkowe wytyczne i wyjaśnienia oraz spis wymaganych załączników do wniosku ([link](#)).

Wśród podstawowych, powtarzających się błędów o charakterze merytorycznym w składanych wnioskach o zatwierdzenie dokumentacji systemu utrzymania wymienić należy:

- powoływanie się na nieobowiązujące akty prawne w karcie dokumentów związanych,
- brak powołania wszystkich obowiązujących aktów prawnych właściwych dla obszaru DSU,
- brak powołania norm PN-EN 13129 Klimatyzacja pojazdów linii głównych, PN-K-11010:1994 Instalacja klimatyzacji i ogrzewania nawiewnego wagonu i Karta UIC 553 Ogrzewanie, wentylacja i klimatyzacja wagonów pasażerskich, we właściwym zakresie, w ramach DSU dla pojazdów pasażerskich,
- przywoływanie w DSU świadectw dopuszczenia typu nieaktualnych na dzień złożenia wniosku,
- brak dostosowania czasookresu wykonywania poziomów utrzymania do wymagań rozporządzenia,
- przyjmowanie błędnych wielkości kresowych stromości obrzeża qr w karcie pomiarowej zestawu kołowego.
- stosowanie terminologii niezgodnej z obowiązującymi przepisami w tym w szczególności terminu „dokumentacja technologiczna systemu utrzymania” zamiast obowiązującego terminu „dokumentacja systemu utrzymania” czy terminu „pojazd szynowy” zamiast terminu „pojazd kolejowy”.
- umieszczanie w karcie zmian nie mającego podstaw prawnych zapisu „W uzasadnionych przypadkach UTK zastrzega sobie możliwość obligatoryjnego wprowadzenia zmian merytorycznych w niniejszej dokumentacji sytemu utrzymania”,
- nieuwzględnienie w ramach DSU zalecenia dotyczącego czynności i wymagań w zakresie wymiany śrub mocujących pierścień dociskowy łożyska tocznego na czopie zestawów kołowych wagonów towarowych.

Jednocześnie Prezes UTK przypomina, że niezależnie od funkcjonującego w krajowym systemie prawnym procesu zatwierdzania dokumentacji systemu utrzymania przez organ administracji państwowej, pełną odpowiedzialność za

zagwarantowanie utrzymania pojazdu kolejowego w sposób zapewniający jego bezpieczną eksploatację, ponosi podmiot odpowiedzialny za utrzymanie (ECM), wpisany do krajowego rejestru pojazdów kolejowych (NVR). Podmiot taki przypisany jest w rejestrze każdemu pojazdowi, niezależnie od jego rodzaju (pojazd trakcyjny, wagon pasażerski, wagon towarowy).

Ponadto, zgodnie z wymaganiami prawa wspólnotowego, kształtowanie dokumentacji utrzymaniowej, wymaga zasadniczo stosowania procesu oceny ryzyka, zgodnie z treścią Rozporządzenia KE 352/2009 w sprawie przyjęcia wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w zakresie wyceny i oceny ryzyka, o której mowa w art. 6 ust. 3 lit. a Dyrektywy 2004/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady. ([Link](#))