

Poradnik dla wnioskujących o jednolity certyfikat bezpieczeństwa

**IV pakiet kolejowy**



# Spis treści

Urząd Transportu Kolejowego

Al. Jerozolimskie 134

02-305 Warszawa

[www.utk.gov.pl](http://www.utk.gov.pl)

NIP: 526-26-95-081

REGON: 015481433

[1. Wstęp 4](#_Toc59697220)

[1.1. Uwarunkowania prawne 4](#_Toc59697221)

[1.2. Jednolity certyfikat bezpieczeństwa 4](#_Toc59697222)

[1.3. Struktura przewodnika 5](#_Toc59697223)

[1.4. Odbiorcy przewodnika 6](#_Toc59697224)

[1.5. Dodatkowe informacje 6](#_Toc59697225)

[2. Informacje ogólne 7](#_Toc59697226)

[2.1. Podstawowe zasady uzyskiwania jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa 7](#_Toc59697227)

[2.2. Zakres stosowania dyrektywy 2016/798 w Polsce 8](#_Toc59697228)

[2.3. Zasady komunikacji 8](#_Toc59697229)

[3. Złożenie wniosku do Prezesa UTK 10](#_Toc59697230)

[3.1. Wstępne zaangażowanie 10](#_Toc59697231)

[3.2. Polityka językowa Prezesa UTK 10](#_Toc59697232)

[3.3. Zasady naliczania opłat 11](#_Toc59697233)

[3.4. Zasady składania wniosku 11](#_Toc59697234)

[3.4.1. Rodzaj wniosku 11](#_Toc59697235)

[3.4.2. Termin złożenia 12](#_Toc59697236)

[3.4.3. Zasady wypełniania wniosku w OSS 12](#_Toc59697237)

[3.4.4. Dokumentacja SMS 14](#_Toc59697238)

[3.4.5. Dokumenty administracyjne 15](#_Toc59697239)

[3.4.6. Weryfikacja i złożenie wniosku 16](#_Toc59697240)

[3.5. Szczególne uwarunkowania związane z epidemią COVID-19 16](#_Toc59697241)

[4. Złożenie wniosku do Agencji obejmującego obszar działalności w Polsce 19](#_Toc59697242)

[4.1. Wstępne zaangażowanie 19](#_Toc59697243)

[4.2. Polityka językowa 19](#_Toc59697244)

[4.3. Zasady naliczania opłat 19](#_Toc59697245)

[4.4. Zasady składania wniosku 20](#_Toc59697246)

[5. Wymagania krajowe niezbędne do uzyskania certyfikatu 21](#_Toc59697247)

[5.1. Lista wymagań krajowych 21](#_Toc59697248)

[5.2. Minimalne wymogi w zakresie ubezpieczenia 21](#_Toc59697249)

[6. Wymagania szczególne dla określonych przypadków 22](#_Toc59697250)

[6.1. Objęcie bocznic kolejowych certyfikatem 22](#_Toc59697251)

[6.2. ECM dla pojazdów innych niż wagony towarowe użytkowanych na własne potrzeby 23](#_Toc59697252)

[6.3. Ruch do stacji granicznych 24](#_Toc59697253)

[7. Proces oceny 27](#_Toc59697254)

[8. Odwołania 29](#_Toc59697255)

[8.1. Ponowne rozpatrzenie (przegląd decyzji) 29](#_Toc59697256)

[8.2. Odwołanie do sądu 29](#_Toc59697257)

[Spis skrótów i pojęć 30](#_Toc59697258)

[Załącznik – wzór listy kontrolnej wymagań krajowych 33](#_Toc59697259)

# Wstęp

## Uwarunkowania prawne

31 października 2020 r. w Polsce weszły w życie przepisy wynikające z tzw. części technicznej IV pakietu kolejowego, dotyczące m.in. uzyskiwania jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa. Od tego dnia w polskim porządku prawnym bezpośrednio obowiązują zapisy dwóch kluczowych rozporządzeń:

* rozporządzenia 2018/762 określającego kryteria budowy systemów zarządzania bezpieczeństwem przewoźników kolejowych i zarządców infrastruktury,

oraz

* rozporządzenia 2018/763 szczegółowo regulującego przebieg procesu wydawania jednolitych certyfikatów bezpieczeństwa, które od 31 października 2020 r. są wydawane zamiast dotychczasowych certyfikatów bezpieczeństwa część A i część B.

Powyższe rozporządzenia obowiązują mimo braku wdrożenia do polskich przepisów dyrektyw tworzących tzw. część techniczną IV pakietu kolejowego – dyrektywy 2016/797 w sprawie interoperacyjności kolei oraz dyrektywy 2016/798 w sprawie bezpieczeństwa kolei. Prace nad stosownymi zmianami w ustawie o transporcie kolejowym prowadzone są w ramach projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym, oznaczonego nr UC40 w wykazie prac legislacyjnych i programowych Rady Ministrów. Przebieg tych prac można śledzić na stronach [Rządowego Centrum Legislacji](https://legislacja.rcl.gov.pl/projekt/12336306).

Niniejszy przewodnik został opracowany na podstawie art. 3 ust. 8 rozporządzenia 2018/763 w celu ułatwienia przewoźnikom kolejowym składania wniosków o jednolity certyfikat bezpieczeństwa. Przewodnik będzie okresowo aktualizowany, by uwzględnić zmieniający się stan prawny i zdobyte doświadczenia.

Ta wersja przewodnika została opracowana na podstawie stanu prawnego obowiązującego na dzień 14 grudnia 2020 r.

## Jednolity certyfikat bezpieczeństwa

Jednolity certyfikat bezpieczeństwa stanowi dowód, że przedsiębiorstwo kolejowe ustanowiło system zarządzania bezpieczeństwem i jest zdolne do spełnienia obowiązków prawnych, o których mowa w art. 10 ust. 3 dyrektywy (UE) 2016/798. Dokument ten jest ważny dla określonego obszaru działalności, którym może być jedna lub kilka sieci kolejowych w państwie członkowskim lub państwach członkowskich UE, w których przewoźnik kolejowy zamierza prowadzić działalność.

W zależności od obszaru działalności, organem wydającym jednolity certyfikat bezpieczeństwa może być Agencja Kolejowa Unii Europejskiej albo krajowy organ ds. bezpieczeństwa (w przypadku Polski funkcję tę pełni Prezes UTK). Należy rozróżnić dwa przypadki:

* obszar działalności wyłącznie w obrębie Polski (z ewentualnym uwzględnieniem możliwości dojazdu do stacji przygranicznych w sąsiednim państwie członkowskim UE) – wnioskodawca może wybrać, czy składa wniosek do Agencji czy Prezesa UTK;
* obszar działalności obejmujący co najmniej dwa państwa członkowskie UE – wniosek można złożyć wyłącznie do Agencji.

Niezależnie od organu, do którego kierowany jest wniosek o wydanie jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa, w ujęciu ogólnym proces oceny obejmuje trzy obszary:

* kryteria dotyczące systemów zarządzania bezpieczeństwem, które wynikają z wymagań rozporządzenia 2018/762 i przez to są takie same dla wszystkich państw członkowskich UE;
* wymagania Technicznej Specyfikacji Interoperacyjności Ruch kolejowy;
* specyficzne wymagania dotyczące obszaru działalności w danym kraju lub krajach.

Powyższy podział jest odpowiednikiem poprzedniego podziału na certyfikat bezpieczeństwa część A (ważny w całej UE) i część B (potwierdzający zdolność do działania w konkretnym kraju). Obecnie oba te elementy są analizowane w ramach jednego procesu oceny, skutkującego wydaniem jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa. Ocena w zakresie pierwszej części jest przeprowadzana przez Agencję lub krajowy organ ds. bezpieczeństwa, natomiast w zakresie drugiej części zawsze przez krajowy organ ds. bezpieczeństwa, właściwy dla danego obszaru działalności. W przypadku wniosków kierowanych do Agencji, przejmuje ona cały ciężar koordynacji procesu z krajowymi organami ds. bezpieczeństwa.

## Struktura przewodnika

Stosownie do art. 3 ust. 8 rozporządzenia 2018/763 krajowe organy ds. bezpieczeństwa bezpłatnie publikują i aktualizują przewodnik dla wnioskodawcy, który opisuje i, w razie potrzeby, wyjaśnia obowiązujące przepisy krajowe w odniesieniu do planowanego przez przewoźnika obszaru działalności, a także mające zastosowanie krajowe przepisy proceduralne.

Podstawowym celem przewodnika jest wyjaśnienie specyficznych wymagań krajowych dotyczących uzyskiwania jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa. Przewodnik zawiera informacje dotyczące:

* uregulowań administracyjnych związanych ze sprawami prowadzonymi przed Prezesem UTK (m.in. informację o polityce językowej czy opłatach);
* wykazu dokumentów, które należy złożyć wraz z wnioskiem;
* wyjaśnień dotyczących wnioskowania o jednolity certyfikat bezpieczeństwa w  specyficznych przypadkach, np. objęcia certyfikatem bocznic kolejowych czy potwierdzenia zgodności z wymaganiami rozporządzenia 2019/779;
* procedury odwoławczej od decyzji Prezesa UTK.

Dodatkowo przewodnik szerzej opisuje niektóre zagadnienia, które są nowością dla polskiego rynku (np. procedura wstępnego zaangażowania).

Przewodnik nie obejmuje wszystkich aspektów uzyskania jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa i  w niektórych przypadkach odsyła do innych źródeł. Przykładowo, przebieg procesu certyfikacji jest wspólny dla Agencji i krajowych organów ds. bezpieczeństwa, stąd jego szczegółowy opis można znaleźć w Przewodniku dla wnioskujących o jednolity certyfikat bezpieczeństwa przygotowanym przez Agencję. Odnośniki do tego dokumentu i innych zebrano w rozdziale 1.5.

## Odbiorcy przewodnika

Przewodnik kierowany jest do przewoźników kolejowych (zwanych dalej również „wnioskodawcami”), których planowany obszar działalności obejmuje terytorium Polski. Znajdzie on zastosowanie zarówno w przypadku, gdy wniosek kierowany będzie do Prezesa UTK, jak i do Agencji.

W przypadku wniosków kierowanych do Prezesa UTK przewodnik znajdzie zastosowanie w całości. Wnioskodawcy powinni zapoznać się również z przewodnikiem przygotowanym przez Agencję, który szczegółowo opisuje poszczególne aspekty procesu oceny.

Jeżeli wniosek kierowany będzie do Agencji, przewodnik ten stanowi uzupełnienie przewodnika dla wnioskujących o jednolity certyfikat bezpieczeństwa opracowanego przez Agencję. W takim przypadku rolą tego przewodnika jest jedynie dostarczanie szczegółowych informacji, które mają pomóc wnioskodawcy w zrozumieniu specyficznych wymagań prawa polskiego dotyczących prowadzenia działalności w Polsce i tym samym wspomóc przygotowanie wniosku w części obejmującej prowadzenie działalności w Polsce. W omawianym przypadku organem wydającym certyfikat będzie Agencja, zastosowanie znajdą zatem jej szczegółowe procedury oceny, w tym wymagania dotyczące np. opłat czy kwestii formalnych.

## Dodatkowe informacje

Przewodnik odwołuje się do innych dokumentów przygotowanych najczęściej przez Agencję. Na [stronach UTK](https://www.utk.gov.pl/pl/bezpieczenstwo-systemy/zarzadzanie-bezpieczen/jednolity-certyfikat-be) można znaleźć dodatkowe dokumenty, które pomogą w przygotowaniu do uzyskania jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa.

W poniższej tabeli zebrane zostały najważniejsze dokumenty, które mogą okazać się pomocne dla podmiotów ubiegających się o jednolity certyfikat bezpieczeństwa, wraz z informacją o tym, gdzie można je pobrać.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Lp.** | **Wydawca** | **Tytuł** | **Link** |
|  | Agencja Kolejowa UE | Przewodnik dotyczący nowych kryteriów dla systemów zarządzania bezpieczeństwem | [Link](http://utk.gov.pl/download/1/60374/PrzewodnikdotwymaganSMS-wersjaPL.pdf) |
|  | Agencja Kolejowa UE | Przewodnik dla wnioskujących o jednolity certyfikat bezpieczeństwa | [Link](http://utk.gov.pl/download/1/60353/PrzewodnikSSCdlawnioskodawcow-wersjaPL.pdf) |
|  | Agencja Kolejowa UE | Przewodnik dotyczący TSI Ruch kolejowy 2019[[1]](#footnote-1) | [Link](http://utk.gov.pl/download/1/60311/PrzewodnikstosowaniaTSIOPE2019.pdf) |
|  | Prezes UTK | Tabela porównawcza nowych i dotychczasowych kryteriów SMS | [Link](http://utk.gov.pl/download/1/60368/TabelaporownawczakryteriowSMS.pdf) |
|  | Prezes UTK | Prezentacje szkoleniowe dotyczące korzystania z OSS | [Link](https://utk.gov.pl/pl/bezpieczenstwo-systemy/zarzadzanie-bezpieczen/jednolity-certyfikat-be/punkt-kompleksowej-obsl) |

# Informacje ogólne

Opisane poniżej uwarunkowania są wspólne i obowiązują zarówno wnioskodawców kierujących wnioski do Prezesa UTK, jak i Agencji.

## Podstawowe zasady uzyskiwania jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa

Od 31 października 2020 r. wraz z wejściem w życie przepisów IV pakietu kolejowego nie ma już możliwości wydawania lub dokonywania zmian w certyfikatach bezpieczeństwa część A i B. Dotychczas wydane dokumenty pozostają ważne, jednak od tego dnia możliwe jest wydanie wyłącznie jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa.

O uzyskanie jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa powinien wystąpić przedsiębiorca:

* który planuje rozpocząć działalność przewozową;
* którego dotychczasowy certyfikat bezpieczeństwa część A lub B utraci ważność;
* który chce wprowadzić zmiany w posiadanym certyfikacie bezpieczeństwa część A lub B, np. przy istotnej zmianie dotyczącej rodzaju lub zakresu działalności, zmianie obszaru działalności lub zmianie innych danych zawartych w certyfikacie.

Wnioskodawca składa wniosek o wydanie jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa:

* do Agencji albo Prezesa UTK – w przypadku gdy planowany obszar działalności obejmuje wyłącznie terytorium Polski (plus ewentualne stacje graniczne);
* do Agencji – w przypadku gdy planowany obszar działalności obejmuje co najmniej dwa państwa członkowskie UE[[2]](#footnote-2).

Istnieją trzy tryby uzyskania jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa:

* wydanie – dotyczy podmiotów rozpoczynających działalność przewoźnika oraz podmiotów posiadających dotychczas certyfikat bezpieczeństwa część A i B;
* aktualizacja – stosowany w przypadku zmiany jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa;
* przedłużenie – stosowany w przypadku przedłużenia dotychczas posiadanego jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa.

Tryby aktualizacji lub przedłużenia mogą być stosowane jedynie w przypadku, gdy podmiot posiada już jednolity certyfikat bezpieczeństwa. Podmiot, który chce dokonać zmian w dotychczas posiadanym certyfikacie bezpieczeństwa część A lub B, musi wystąpić o wydanie jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa. Analogicznie podmiot posiadający certyfikat bezpieczeństwa część A i B nie może wystąpić o przedłużenie jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa, lecz o jego wydanie.

## Zakres stosowania dyrektywy 2016/798 w Polsce

Polska dotychczas nie wdrożyła przepisów dyrektywy 2016/798, w której mowa jest o jednolitym certyfikacie bezpieczeństwa. Z tego względu nie jest możliwe wskazanie, w jakich przypadkach nie znajdzie zastosowania wymóg uzyskania jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa.

Zasady te powinny być jednak zbliżone do dotychczas obowiązujących zgodnie z dyrektywą 2004/49/WE i dotyczących certyfikatów bezpieczeństwa część A i B. Z obowiązku ich uzyskania zwolnieni byli przewoźnicy wykonujący przewozy wyłącznie:

* na bocznicach kolejowych;
* na infrastrukturze prywatnej;
* na liniach eksploatowanych wyłącznie w celach wykonywania przewozów rekreacyjno-wypoczynkowych i okolicznościowych.

Przewoźnicy kolejowi nie posiadający certyfikatu bezpieczeństwa mogą również wjechać z ww. infrastruktury na określone tory stacyjne, wyznaczone przez zarządcę do obsługi przewozów realizowanych przez połączenie z ww. infrastrukturą.

Z obowiązku uzyskania certyfikatu bezpieczeństwa część A i B zwolnieni byli również przewoźnicy wykonujący przewozy wyłącznie:

* na drogach kolejowych, które są funkcjonalnie wyodrębnione z systemu kolei i przeznaczone tylko do prowadzenia przewozów wojewódzkich lub lokalnych;
* na drogach kolejowych, które są funkcjonalnie wyodrębnione z systemu kolei i wpisane do rejestru zabytków lub do inwentarza muzealiów;
* na kolejach wąskotorowych;
* w metrze.

Powyższe wyłączenia wynikają z art. 17e ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym.

## Zasady komunikacji

Postępowania o wydanie jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa są prowadzone za pośrednictwem Punktu Kompleksowej Obsługi (OSS). Jest to system informatyczny, który służy obsłudze całego procesu wydawania jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa – od złożenia wniosku do wydania decyzji, a także złożenia wniosku o ewentualne ponowne rozpatrzenie (przegląd) wydanej decyzji. Informacje o OSS, zasadach jego obsługi i uzyskiwania dostępu można znaleźć [na stronie internetowej UTK](https://www.utk.gov.pl/pl/bezpieczenstwo-systemy/zarzadzanie-bezpieczen/jednolity-certyfikat-be/punkt-kompleksowej-obsl).

Konsekwencją wprowadzenia OSS jako systemu wykorzystywanego do obsługi wniosków jest rezygnacja z dotychczas stosowanej formuły wymiany informacji między wnioskodawcą a Prezesem UTK za pośrednictwem dokumentów papierowych, głównie wezwań i zawiadomień sporządzanych zgodnie z wymaganiami Kodeksu postępowania administracyjnego. Cała formalna komunikacja z wnioskodawcą odbywać się będzie w OSS na zasadach i w formie w nim przewidzianej.

OSS oferuje system powiadomień, którego celem jest informowanie o istotnych zdarzeniach związanych z wnioskiem. Powiadomienia pojawiają się automatycznie w systemie, jak również mogą być wysyłane pocztą elektroniczną, w zależności od ustawień dla danego konta. Zaleca się, by wnioskodawcy sprawdzili w systemie ustawienia w tym zakresie. Za pomocą powiadomień z OSS wnioskodawca jest informowany m.in. o:

* przyjęciu wniosku dotyczącego jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa,
* stwierdzeniu kompletności wniosku i przejściu do dalszego etapu oceny,
* ewentualnych problemach (kwestiach) do rozwiązania,
* wydaniu decyzji.

Wnioskodawca logując się do OSS może w każdej chwili sprawdzić status realizacji swojego wniosku.

Odpowiednikiem dotychczasowej korespondencji pisemnej w formie wezwań czy zawiadomień w systemie OSS są tzw. kwestie (ang. *issues*, określane również jako problemy). Kwestie są tworzone przez oceniającego wniosek i mogą dotyczyć jego uzupełnienia o dodatkowe dokumenty, udzielenia dodatkowych informacji lub wyjaśnień itp. W zależności od kategorii kwestii, różne jest ich znaczenie dla przebiegu procesu oceny. Zależności te oraz kategoryzacja kwestii zostały opisane w rozdziale 6 przewodnika Agencji dla wnioskujących o jednolity certyfikat bezpieczeństwa oraz w art. 12 i załączniku II do rozporządzenia 2018/763.

Po wydaniu decyzji OSS umożliwia również złożenie wniosku o jej przegląd (ponowne rozpatrzenie), zgodnie z art. 14 rozporządzenia 2018/763.

# Złożenie wniosku do Prezesa UTK

## Wstępne zaangażowanie

Przed złożeniem wniosku o uzyskanie jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa istnieje możliwość zastosowania procedury tzw. wstępnego zaangażowania. Jest to dotychczas nieznana i niestosowana w Polsce procedura, w ramach której wnioskodawca może wystąpić o dodatkowe informacje dotyczące następnych etapów procesu oceny wniosku o wydanie jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa.

Celem etapu wstępnego zaangażowania jest:

* zapoznanie się z dokumentacją systemu zarządzania bezpieczeństwem i specyfiką działalności podmiotu;
* rozstrzygnięcie ewentualnych wątpliwości podmiotu dotyczących przebiegu oceny i wymagań z nią związanych.

Wstępne zaangażowanie odbywa się na wniosek złożony za pośrednictwem OSS. Wniosek powinien zawierać informacje, o których mowa w punktach 1–6 załącznika I do rozporządzenia 2018/763:

* rodzaj wniosku (nowy certyfikat, przedłużenie, aktualizacja);
* rodzaj planowanej działalności;
* określenie obszaru działalności, daty jej rozpoczęcia i ewentualnych stacji granicznych;
* wskazanie organu ds. certyfikacji w zakresie bezpieczeństwa;
* informacje o wnioskodawcy;
* informacje o osobie odpowiedzialnej za kontakty.

Wnioskodawca powinien dodatkowo załączyć do wniosku w OSS dokumenty dotyczące Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem (SMS). Ich zakres powinien być adekwatny do celu, jaki chce osiągnąć wnioskodawca w ramach procesu wstępnego zaangażowania.

Etap wstępnego zaangażowania nie jest obowiązkowy. Wnioskodawcy powinni pamiętać, że etap ten nie służy prowadzeniu oceny SMS podmiotu przed formalnym złożeniem przez niego wniosku o wydanie certyfikatu. Decydując się na złożenie wniosku o wstępne zaangażowanie wnioskodawca powinien mieć świadomość, że to jego rolą jest wskazanie, co chce osiągnąć w ramach tego procesu.

Wstępne zaangażowanie realizowane przez Prezesa UTK nie podlega opłacie.

W warunkach polskich odpowiednikiem etapu wstępnego zaangażowania były spotkania organizowane z podmiotami w ramach inicjatyw Dnia Otwartego UTK czy Piątków z UTK. Przewoźnicy nadal mogą korzystać z możliwości organizacji spotkań w celu uzyskania odpowiedzi na nurtujące ich pytania. Aby umówić się na spotkanie w ramach Piątków z UTK, należy wysłać wiadomość na adres [utk@utk.gov.pl](mailto:utk@utk.gov.pl) lub skorzystać z [formularza](https://utk.gov.pl/pl/wolnytekst/15836,Piatki-z-UTK-przez-internet.html) dostępnego na stronie internetowej.

## Polityka językowa Prezesa UTK

Zgodnie z ustawą o języku polskim wszystkie czynności wykonywane przez Prezesa UTK, a także wszystkie dokumenty do niego adresowane muszą być sporządzone w języku polskim.

## Zasady naliczania opłat

W okresie przejściowym do czasu pełnego wdrożenia przepisów IV pakietu kolejowego w Polsce (wejścia w życie znowelizowanej ustawy o transporcie kolejowym oraz rozporządzenia o opłatach) wydanie jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa przez Prezesa UTK podlega jedynie ogólnym zasadom wynikającym z ustawy o opłacie skarbowej.

Podmiot składający wniosek o wydanie jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa powinien wnieść opłatę skarbową od dokonania czynności urzędowej w sprawach indywidualnych z zakresu administracji publicznej. Wysokość opłaty z ww. tytułu wynosi 10 zł i należy ją uiścić na rachunek bankowy nr **21 1030 1508 0000 0005 5000 0070** – Centrum Obsługi Podatnika Urzędu m.st. Warszawy, ul. Obozowa 57, 01‑161 Warszawa. Dowód opłaty należy załączyć do wniosku składanego w OSS (patrz rozdział 3.4.5).

Powyższe zasady zostaną zaktualizowane po zakończeniu prac legislacyjnych nad wdrożeniem IV pakietu kolejowego.

Dodatkowo w sprawach prowadzonych przez OSS konieczne może być wyznaczenie pełnomocnika i wniesienie opłaty skarbowej za złożenie dokumentu pełnomocnictwa w wysokości 17 zł. Opłatę tę również należy wnieść na powyższe konto a dowód jej wniesienia załączyć do wniosku.

## Zasady składania wniosku

Wnioski o uzyskanie jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa składane są wyłącznie przez OSS. Przed złożeniem wniosku konieczne jest zarejestrowanie się w systemie i zapoznanie z jego obsługą. Założone konto powinno być imienne, a osoba składająca wniosek powinna dysponować pełnomocnictwem lub być uprawnioną na podstawie wpisu do KRS lub CEIDG do samodzielnej reprezentacji podmiotu (szerzej patrz rozdział 3.4.5).

Szczegółowe informacje o obsłudze OSS, linki do systemu i jego wersji testowej, a także materiały szkoleniowe można znaleźć [na stronie internetowej UTK](https://www.utk.gov.pl/pl/bezpieczenstwo-systemy/zarzadzanie-bezpieczen/jednolity-certyfikat-be/punkt-kompleksowej-obsl).

### Rodzaj wniosku

Istnieją trzy rodzaje wniosków dotyczących jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa:

* wydanie nowego certyfikatu;
* przedłużenie istniejącego certyfikatu;
* aktualizacja istniejącego certyfikatu.

Przewoźnik kolejowy, który dotychczas posiadał certyfikat bezpieczeństwa część A i B, w każdym przypadku składa wniosek o wydanie **nowego jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa**. Dotyczy to zarówno sytuacji, gdy dotychczas posiadane certyfikaty w części A i B wygasają z uwagi na upływ terminu, jak i gdy wnioskodawca chce zaktualizować zawarte w nich informacje (np. zakres czy rodzaj działalności). Od 31 października 2020 r. nie ma już możliwości wydawania certyfikatów bezpieczeństwa część A i B, stąd konieczność ich zmiany wymusza uzyskanie nowego jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa.

Wniosek o przedłużenie lub aktualizację certyfikatu będą mogły złożyć podmioty, które już wcześniej uzyskały jednolity certyfikat bezpieczeństwa.

### Termin złożenia

Zgodnie z art. 6 ust. 2 i 3 rozporządzenia 2018/763 na wydanie jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa organ certyfikujący ma w sumie pięć miesięcy. Składając wniosek warto zatem pamiętać, aby uczynić to z odpowiednim wyprzedzeniem. Ze względu na nowy charakter procesu i konieczność zapoznania się z obsługą systemu OSS, zalecane jest złożenie wniosku na sześć miesięcy przed:

* planowaną datą rozpoczęcia działalności jako przewoźnik kolejowy;
* planowaną datą rozpoczęcia działalności na nowych warunkach, w następstwie zmiany rodzaju i zakresu działalności czy obszaru działalności;
* upływem ważności aktualnie obowiązującego jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa,
* upływem ważności certyfikatu bezpieczeństwa część A lub B.

### Zasady wypełniania wniosku w OSS

Wniosek o wydanie nowego, zaktualizowanego lub przedłużonego jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa wraz ze stosowaną dokumentacją należy złożyć drogą elektroniczną za pośrednictwem punktu kompleksowej obsługi. Z podstawowymi zasadami obsługi OSS i  składania wniosku można zapoznać się korzystając z prezentacji szkoleniowych dostępnych na [stronie internetowej UTK](https://www.utk.gov.pl/pl/bezpieczenstwo-systemy/zarzadzanie-bezpieczen/jednolity-certyfikat-be/punkt-kompleksowej-obsl).

Wniosek składa się poprzez wypełnienie odpowiedniego formularza. Osoba składająca wniosek powinna posiadać stosowne pełnomocnictwo lub być uprawnioną na podstawie wpisu do KRS lub CEIDG do samodzielnej reprezentacji podmiotu (patrz rozdział 3.4.5).

Poniżej zebrano podstawowe wytyczne dotyczące zasad składania wniosku.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Lp.** | **Nazwa pola w OSS** | **Dodatkowe wyjaśnienia** |
|  | Rodzaj wniosku | Należy wskazać spośród następujących możliwości:   * Nowy – gdy wniosek dotyczy uzyskania jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa po raz pierwszy. Przypadek ten dotyczy również podmiotów posiadających dotychczas certyfikaty bezpieczeństwa w części A i B; * Aktualizacja – gdy wniosek dotyczy aktualizacji (zmiany) posiadanego jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa; * Przedłużenie – gdy wniosek dotyczy przedłużenia istniejącego już jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa. |
|  | Europejski Numer Identyfikacyjny (EIN) | Należy wskazać numer EIN poprzedniego certyfikatu bezpieczeństwa część A i B. Aby utworzyć dodatkowe pole można skorzystać z przycisku [+]. Numery EIN muszą być zgodne z podanymi w bazie ERADIS, stąd rekomendowane jest skorzystanie z funkcji „Zaimportuj z ERADIS”. |
|  | Wstępne zaangażowanie | Należy wskazać, czy przed złożeniem wniosku realizowany był etap wstępnego zaangażowania. Jeśli tak, należy podać numer sprawy. |
|  | Przewidywana data rozpoczęcia przewozów / działalności | Może być to data:   * rozpoczęcia przewozów – dla wniosków o nowy certyfikat; * ważności dotychczasowego certyfikatu – w przypadku przedłużeń; * rozpoczęcia przewozów w zmienionych warunkach – w przypadku aktualizacji.   Z uwagi na pięciomiesięczny okres rozpatrywania wniosku, wskazana data powinna być oddalona o min. pięć miesięcy od daty złożenia wniosku. |
|  | Państwo członkowskie właściwe dla planowanego obszaru działalności | Należy wybrać z listy Polskę.  **Uwaga!** Nawet jeżeli wniosek ma obejmować stacje graniczne w sąsiednich państwach członkowskich UE, w tym polu należy wskazać wyłącznie Polskę. |
|  | Rodzaj wnioskowanej działalności | Należy wskazać, jaki rodzaj działalności przewoźnik będzie chciał prowadzić. Wybór jest analogiczny jak przy certyfikatach część A i B:   * transport pasażerski – z lub bez przewozu kolejami wysokich prędkości; * transport towarowy – z lub bez przewozu towarów niebezpiecznych; * tylko manewry.   Dodatkowo możliwe jest również wskazanie w polu „Inne” dodatkowych rodzajów działalności, które mogą być objęte jednolitym certyfikatem bezpieczeństwa. W tym polu można wpisać:   * objęcie certyfikatem bocznic kolejowych – jeżeli wniosek dotyczy uzyskania certyfikatu obejmującego również bocznice kolejowe (patrz rozdział 6.1); * ECM dla pojazdów użytkowanych na własne potrzeby – jeżeli wnioskodawca jest ECM chcącym utrzymywać pojazdy wyłącznie na własny użytek (patrz rozdział 6.2). |
|  | Doprecyzowanie planowanego obszaru działalności | Należy wskazać obszar działalności na terenie Polski oraz nazwy konkretnych autoryzowanych zarządców infrastruktury, po których infrastrukturze prowadzone będą przewozy. |
|  | Stacje graniczne w sąsiednich państwach członkowskich | Należy określić, do jakich stacji granicznych prowadzone będą przewozy (patrz rozdział 6.3). |
|  | Organ wydający certyfikat bezpieczeństwa | Dla wniosków kierowanych do Prezesa UTK należy wskazać „Krajowy organ ds. bezpieczeństwa”. |
|  | Wnioskodawca | Należy wskazać dane wnioskodawcy, tj. podmiotu, w imieniu którego składany jest wniosek. Podane dane powinny być zgodne z dokumentami rejestrowymi podmiotu (np. KRS).  Dla wniosków kierowanych do Prezesa UTK nie ma potrzeby podawania osoby wyznaczonej do kontaktów w sprawach finansowych. |
|  | Dane osoby wyznaczonej do kontaktów | Należy podać dane osoby, która jest wyznaczona do kontaktu w sprawie wniosku. Osoba ta powinna być dostępna pod podanymi danymi teleadresowymi przez cały czas realizacji wniosku. |

### Dokumentacja SMS

Po uzupełnieniu powyższych danych przechodzimy do części wniosku, w której należy załączyć dokumenty dotyczące systemu zarządzania bezpieczeństwem i uzupełnić listę kontrolną. Proces ten jest podzielony na dwa etapy – dotyczący wymagań dla SMS i wynikających z TSI Ruch kolejowy, a także wymagań w części krajowej.

W pierwszej kolejności należy dołączyć stosowne dokumenty, które będą niezbędne w kolejnych etapach. Przed ich wgraniem do OSS zalecane jest odpowiednie nazwanie plików, gdyż późniejsza ich zmiana w systemie jest pracochłonna. Nie ma konieczności dołączania wszystkich plików za jednym razem – można je uzupełnić w dowolnym momencie przed ostatecznym złożeniem wniosku. Pliki wgrywa się do katalogów w OSS zgodnie z poniższym wykazem.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Lp.** | **Nazwa katalogu w bibliotece OSS** | **Dodatkowe wyjaśnienia** |
|  | Opis SMS | Należy wgrać Księgę SMS i stosowne procedury oraz instrukcje. |
|  | Inne dokumenty SMS | W tej części umieszcza się dowody potwierdzające, że wnioskodawca ustanowił system zarządzania bezpieczeństwem zgodnie z przepisami. Przykładowe dowody określa „Przewodnik dotyczący kryteriów systemu zarządzania bezpieczeństwa” wydany przez Agencję.  W tej części należy również wgrać:   * ewentualny Plan działań w stosunku do nieprawidłowości stwierdzonych przez Prezesa UTK w toku nadzoru, które nie zostały jeszcze zamknięte; * informacje dotyczące kwestii sformułowanych po zakończeniu poprzedniej oceny (dotyczy tylko wniosków o przedłużenie lub aktualizację jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa). |
|  | Opis wprowadzonych zmian | Należy złożyć wykaz wprowadzonych zmian w systemie zarządzania bezpieczeństwem, które nastąpiły od czasu wydania posiadanego obecnie certyfikatu bezpieczeństwa lub jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa, wraz z powiązaną dokumentacją systemu.  **Uwaga!** Wykaz nie dotyczy zmian w dokumentacji, lecz zmian wprowadzanych w  systemie, np. wdrożenie nowego typu taboru, rozszerzenie zakresu prowadzonej działalności itp. |

W kolejnym kroku konieczne jest uzupełnienie tabeli mapującej (listy kontrolnej). Tabela składa się z wymagań rozporządzenia 2018/762 oraz TSI Ruch kolejowy. Dla każdego z wymagań należy wskazać dokument, w jakim wykazano jego spełnienie (z listy dokumentów uprzednio wgranych) oraz określić, w której części znajduje się stosowna treść, a także dopisać ewentualne dodatkowe komentarze. W przypadku gdy dla danego wymagania konieczne jest wskazanie kilku dokumentów, należy dodać dodatkowy rząd do tabeli za pomocą przycisku [+] po prawej stronie. Jeżeli dla wykazania spełnienia danego wymagania konieczne jest załączenie dodatkowego dokumentu, należy z powrotem przejść do zakładki „Dowody”.

|  |  |
| --- | --- |
|  | **Uwaga!** Uzupełnianie tabeli mapującej może zająć dużo czasu. Zalecane jest okresowe zapisywanie wyników swojej pracy za pomocą przycisku „Zapisz” na dole strony. |

Następnym etapem wypełniania wniosku jest uzupełnienie listy kontrolnej dla wymagań przepisów krajowych. Podobnie jak w przypadku wymagań rozporządzenia 2018/762 i TSI Ruch kolejowy w pierwszej kolejności należy wgrać stosowne dokumenty wykazujące spełnienie wymagań krajowych. W tej części oceny możliwe jest korzystanie również z dokumentów już dołączonych (np. procedur czy Księgi SMS), a zatem nie ma potrzeby ich ponownego wgrywania.

W odróżnieniu od poprzedniego etapu, uzupełnianie tabeli mapującej odbywa się poza systemem przy wykorzystaniu pliku, którego wzór zawiera załącznik do przewodnika. Wersja edytowalna pliku dostępna jest na stronie internetowej UTK. Uzupełniony plik należy następnie wgrać do OSS w zakładce „Tabela mapująca (Polska)”.

Szczegóły dotyczące wymagań krajowych można znaleźć w rozdziale 5.

### Dokumenty administracyjne

Kolejnym etapem uzupełniania wniosku jest złożenie tzw. innych dokumentów administracyjnych. Są to dokumenty o charakterze formalnym niezbędne do realizacji wniosku.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Lp.** | **Nazwa dokumentu** | **Dodatkowe wyjaśnienia** |
|  | Pełnomocnictwo (opcjonalnie) | Pełnomocnictwo musi obejmować umocowanie osoby składającej wniosek (tj. dla której utworzone zostało konto w OSS) do reprezentowania przedsiębiorcy przed Prezesem UTK w systemie OSS. Dokument musi być podpisany zgodnie z  reprezentacją wynikającą z KRS lub CEIDG.  Wzór dokumentu dostępny jest na stronie internetowej UTK[[3]](#footnote-3).  **Uwaga!** Pełnomocnictwo należy również wysłać w oryginale pocztą na adres UTK.  Jeżeli osoba składająca wniosek jest jednocześnie jednoosobowo umocowana do reprezentowania na mocy wpisu do KRS lub CEIDG, nie ma potrzeby składania pełnomocnictwa. |
|  | Dowód opłaty za pełnomocnictwo (opcjonalnie) | Dowód opłaty za pełnomocnictwo (patrz rozdział 3.3). |
|  | Dowód opłaty za wydanie certyfikatu | Dowód opłaty za wydanie certyfikatu (patrz rozdział 3.3). |
|  | Oświadczenie o wyrażeniu zgody na komunikację w formie elektronicznej | Wzór oświadczenia dostępny jest na stronie internetowej UTK.  **Uwaga!** Oświadczenie należy również wysłać w oryginale pocztą na adres UTK. |
|  | Wyciąg z KRS lub CEIDG | Według stanu aktualnego na dzień złożenia wniosku. |

W przypadku wniosków kierowanych do Prezesa UTK nie jest wymagane złożenie Formularza Podmiotu Prawnego (ang. *Legal Entity Form*, LEF), o którym jest mowa w OSS. Dokument ten jest wymagany wyłącznie dla wniosków składanych do Agencji Kolejowej UE.

|  |  |
| --- | --- |
|  | **Uwaga!** Umieszczane w OSS dokumenty mogą być w formie kopii (np. skanów, plików PDF). W przypadku, gdy z wymagań wynika, iż dokument musi być podpisany (np. polityka bezpieczeństwa), konieczne jest zamieszczenie dokumentu z widocznym podpisem. |

### Weryfikacja i złożenie wniosku

Ostatnim etapem składania wniosku jest podgląd całej jego treści. W tym momencie możliwe jest sprawdzenie poprawności i kompletności wniosku. Warto dokładnie zweryfikować wniosek przed jego złożeniem, gdyż nie jest możliwa jego późniejsza korekta bez stworzenia w systemie tzw. kwestii.

Po złożeniu wniosku OSS przesyła potwierdzenie tego faktu w formie notyfikacji i/lub wiadomości e-mail (w zależności od ustawień konta osoby składającej wniosek).

Istnieje możliwość udostępnienia złożonego wniosku innej osobie, która będzie miała analogiczne uprawnienia jak oryginalny wnioskodawca. W takim przypadku najpierw należy upewnić się, że osoba ta ma już założone i aktywne konto w systemie OSS. Następnie osoba, która złożyła wniosek znajduje odpowiedni wpis na liście wniosków w systemie, klika ikonę trzech kropek po prawej stronie i wybiera opcję „Udostępnij wniosek”. W okienku, które się pojawi, należy wpisać adres e-mail przypisany do  konta drugiej osoby.

|  |  |
| --- | --- |
|  | **Uwaga!** Jeżeli osoba, której udostępniono wniosek, będzie również uczestniczyć w komunikacji z Prezesem UTK, np. poprzez składanie odpowiedzi na kwestie, konieczne jest złożenie dla niej dodatkowego pełnomocnictwa wraz z opłatą skarbową. |

## Szczególne uwarunkowania związane z epidemią COVID-19

Ustawa o szczególnych rozwiązaniach związanych z zapobieganiem, przeciwdziałaniem i zwalczaniem COVID-19 wprowadziła szczególne rozwiązania w zakresie dotyczącym ważności dotychczas posiadanych przez przewoźników kolejowych certyfikatów bezpieczeństwa.

Zgodnie z art. 15zzzy1 ustawy o szczególnych rozwiązaniach związanych z zapobieganiem, przeciwdziałaniem i zwalczaniem COVID-19 *w przypadku gdy termin ważności certyfikatu bezpieczeństwa, o którym mowa w art. 18b ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, upływa w okresie obowiązywania stanu zagrożenia epidemicznego albo stanu epidemii, termin ważności tych dokumentów ulega przedłużeniu do dnia upływu 180 dni od dnia odwołania stanu zagrożenia epidemicznego albo stanu epidemii, w zależności od tego, który z nich zostanie odwołany później*.

Cytowany przepis z mocy prawa przedłuża certyfikat bezpieczeństwa przewoźnika kolejowego część A i B na czas uzależniony od terminu zakończenia stanu zagrożenia epidemicznego albo stanu epidemii. Przepis ten ma kilka konsekwencji, na które warto zwrócić uwagę.

Po pierwsze, certyfikat bezpieczeństwa zostanie automatycznie przedłużony tylko w przypadku, gdy w dniu upływu jego pierwotnego terminu ważności obowiązuje stan zagrożenia epidemiologicznego albo stan epidemii. Biorąc pod uwagę, że wniosek o wydanie jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa należy złożyć co najmniej na pięć miesięcy przed datą upływu terminu dotychczasowego certyfikatu, przewoźnik nie może mieć pewności, czy będzie w stanie skorzystać ze wspomnianego przepisu ustawy o szczególnych rozwiązaniach związanych z zapobieganiem, przeciwdziałaniem i zwalczaniem COVID-19.

|  |  |
| --- | --- |
|  | **Uwaga!** Mimo obowiązywania przepisów przedłużających dotychczasowe certyfikaty bezpieczeństwa z powodu epidemii COVID-19 zalecane jest składanie wniosków o wydanie jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa zgodnie z pierwotnym terminem ważności dokumentu. Pozwoli to uniknąć sytuacji, gdy stan epidemii lub zagrożenia epidemicznego zostanie odwołany przed upływem terminu ważności dotychczasowego dokumentu, co prowadziłoby do jego wygaśnięcia. |

Drugi aspekt, na jaki należy zwrócić uwagę, dotyczy braku możliwości określenia daty zakończenia certyfikatu bezpieczeństwa przedłużonego na mocy przepisów ustawy o szczególnych rozwiązaniach związanych z zapobieganiem, przeciwdziałaniem i zwalczaniem COVID-19. Termin ten zależny jest bowiem od zakończenia stanu zagrożenia epidemicznego albo stanu epidemii, który nadal obowiązuje. **Konsekwencją tej sytuacji jest brak możliwości wydania przewoźnikowi jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa w sytuacji, gdy nadal ważny pozostaje posiadany przez niego dotychczas certyfikat bezpieczeństwa część A i B.** Na gruncie obowiązujących przepisów Kodeksu postępowania administracyjnego nie jest bowiem możliwe dwukrotne przyznanie tego samego uprawnienia temu samemu podmiotowi. W praktyce wydanie jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa będzie zatem możliwe po zakończeniu stanu zagrożenia epidemicznego i stanu pandemii. Nowy certyfikat będzie wtedy obowiązywał od 181 dnia po zakończeniu tego ze stanów, który zakończy się później.

**Istnieje możliwość wcześniejszego wydania jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa, bez oczekiwania na upływ terminu ważności dotychczasowych dokumentów.** W takiej sytuacji konieczne jest złożenie wniosku o uchylenie dotychczas posiadanego certyfikatu bezpieczeństwa część A i B. Szczegółowe informacje na temat wymaganych dokumentów zostały zebrane w poniższej tabeli.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Lp.** | **Nazwa dokumentu** | **Dodatkowe wyjaśnienia** |
|  | Wniosek | Należy złożyć dwa wnioski – odrębnie dla certyfikatu bezpieczeństwa część A i B. Każdy z wniosków musi zawierać następujące elementy:   * wskazanie art. 155 Kodeksu postępowania administracyjnego jako podstawy prawnej; * numer decyzji wydającej certyfikat, który zostanie uchylony; * Europejski Numer Identyfikacyjny (EIN) uchylanego certyfikatu; * sformułowanie, że uchylenie certyfikatu powinno nastąpić nie wcześniej niż z dniem wydania jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa; * podpisy osób uprawnionych do reprezentacji.   Wzór wniosku jest dostępny na stronie internetowej UTK. |
|  | Pełnomocnictwo (opcjonalnie) | Jeżeli wniosek podpisuje pełnomocnik, konieczne jest złożenie pełnomocnictwa podpisanego przez osoby uprawnione do reprezentacji. Pełnomocnictwo powinno być złożone w oryginale lub w kopii poświadczonej za zgodność z oryginałem na zasadach określonych w art. 76 § 2 Kodeksu postępowania administracyjnego[[4]](#footnote-4).  **Uwaga!** Należy złożyć dwa egzemplarze pełnomocnictwa – z uwagi na fakt, iż prowadzone są odrębne sprawy dla uchylenia części A i części B certyfikatu. |
|  | Dowód opłaty za pełnomocnictwo (opcjonalnie) | Dowód opłaty za pełnomocnictwo (patrz rozdział 3.3) składany jest tylko w przypadku, gdy do wniosku załączono pełnomocnictwo.  **Uwaga!** Opłata powinna być podwójna z uwagi na złożenie dwóch pełnomocnictw. |

Sprawy dotyczące uchylenia certyfikatów bezpieczeństwa część A i B są prowadzone poza Punktem Kompleksowej Obsługi. Powyższe dokumenty należy zatem wysłać pocztą na adres Urzędu lub złożyć w Kancelarii Głównej. Możliwe jest także ich złożenie w postaci elektronicznej za pomocą platformy ePUAP.

# Złożenie wniosku do Agencji obejmującego obszar działalności w Polsce

## Wstępne zaangażowanie

Agencja również oferuje możliwość realizacji tzw. wstępnego zaangażowania. Uwarunkowania dotyczące realizacji tego procesu są analogiczne jak opisane w rozdziale 3.1. Zainteresowany podmiot również powinien złożyć wniosek w OSS wraz z dokumentacją SMS (przynajmniej w części).

Szczegółowy opis procesu wstępnego zaangażowania w przypadku wniosków kierowanych do Agencji znajduje się w rozdziale 6.1.1 „Przewodnika dla wnioskujących o jednolity certyfikat bezpieczeństwa” wydanego przez Agencję.

|  |  |
| --- | --- |
|  | **Uwaga!** W odróżnieniu od Prezesa UTK, Agencja pobiera opłaty za realizację wstępnego zaangażowania. |

## Polityka językowa

Wnioski kierowane do Agencji mogą zostać złożone w języku dowolnego państwa członkowskiego Unii Europejskiej – w odniesieniu do części dotyczącej oceny kryteriów SMS i TSI Ruch kolejowy.

Dokumentacja niezbędna do oceny wymagań krajowych wniosku musi zostać sporządzona w języku wskazanym przez krajowy organ ds. bezpieczeństwa właściwy dla danego obszaru działalności. **W przypadku wskazania obszaru działalności na terenie Polski, dokumentacja dotycząca tego obszaru musi zostać złożona w języku polskim.** Wymóg ten dotyczy także wszystkich dokumentów przywołanych w tabeli mapującej w odniesieniu do polskich wymagań krajowych (np. procedur SMS).

## Zasady naliczania opłat

W przypadku wniosków kierowanych do Agencji obowiązują zasady naliczania opłat określone w rozporządzeniu 2018/764. Warto mieć na uwadze, że Agencja stosuje zasadę, zgodnie z którą wszystkie koszty poniesione na realizację wniosku pokrywa wnioskodawca. Opłaty są pobierane również w przypadku decyzji negatywnych.

Opłata za realizację wniosku dotyczącego jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa złożonego do Agencji stanowi sumę opłat za czynności Agencji i krajowych organów ds. bezpieczeństwa, które uczestniczą w rozpatrywaniu wniosku.

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Lp.** | **Organ** | **Czynność** | **Podstawa opłaty** | **Stawka** |
|  | Agencja Kolejowa UE | Prowadzenie sprawy i ocena części europejskiej wymagań (dotyczących kryteriów SMS i TSI Ruch kolejowy) | stawka godzinowa | 130 EUR/godz. |
|  | Prezes UTK | Ocena wymagań krajowych | stawka godzinowa | 200 zł/godz. |
|  | Inne krajowe organy ds. bezpieczeństwa | Ocena wymagań krajowych | W zależności od kraju. Szczegółowe informacje na stronach danego krajowego organu ds. bezpieczeństwa lub Agencji | |

Oprócz powyższych opłat wnioskodawca może zostać dodatkowo obciążony innymi kosztami związanymi z realizacją wniosku, np. kosztami delegacji w przypadku organizacji audytu lub inspekcji na miejscu.

Wnioskodawca ma prawo zażądać od Agencji oszacowania kwoty opłaty za realizację jego wniosku. Szacunek ten nie ma charakteru wiążącego. W toku rozpatrywania wniosku Agencja monitoruje koszty i informuje wnioskodawcę, jeżeli istnieje ryzyko przekroczenia szacunku o ponad 15%.

## Zasady składania wniosku

Wnioski składane do Agencji muszą odpowiadać wymogom przez nią określonym. Wymagania te zostały ujęte w „Przewodniku dla wnioskujących o jednolity certyfikat bezpieczeństwa” przygotowanym przez Agencję.

W odniesieniu do części wniosku dotyczącej Polski, która będzie oceniana przez Prezesa UTK, zastosowanie mają wymagania rozdziału 5. Do wniosku w OSS konieczne jest złożenie tabeli mapującej opisanej w rozdziale 5 wraz ze stosownymi dokumentami (w języku polskim).

Jeżeli wnioskodawca zamierza użytkować bocznice kolejowe na terenie Polski, fakt ten powinien zostać odnotowany przy składaniu wniosku (rubryka „Inne” w części dotyczącej rodzaju działalności w odniesieniu do Polski) i uwzględniony w SMS, zgodnie z rozdziałem 6.1.

|  |  |
| --- | --- |
|  | **Uwaga!** W przypadku wniosków kierowanych do Agencji nie ma konieczności składania dokumentów o charakterze formalno-administracyjnym (pełnomocnictw, dowodów opłaty itp.) właściwych dla spraw prowadzonych przed Prezesem UTK. W tym zakresie obowiązują jedynie wymagania wskazane przez Agencję. |

W przypadku wniosku obejmującego potwierdzenie wymagań załącznika II do rozporządzenia 2019/779 w celu umożliwienia pełnienia roli ECM dla pojazdów użytkowanych na własne potrzeby, obowiązują wymagania Agencji.

Art. 4 decyzji 2011/765 i art. 13 ust. 2 dyrektywy 2016/798 dopuszczają możliwość uznania ośrodka szkoleniowego dla maszynistów prowadzonego przez przewoźnika kolejowego wyłącznie na swoje własne potrzeby w ramach procedur uzyskiwania jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa. Polski ustawodawca nie skorzystał z tej możliwości i wszystkie ośrodki szkolenia i egzaminowania działające na terenie Polski muszą uzyskać wpis do rejestru prowadzonego przez Prezesa UTK w trybie określonym w art. 22a ustawy o transporcie kolejowym.

# Wymagania krajowe niezbędne do uzyskania certyfikatu

Podstawowe akty prawne określające przepisy krajowe, jakie musi spełnić przewoźnik kolejowy działający na terenie Polski, to ustawa o transporcie kolejowym i akty wykonawcze do niej (rozporządzenia).

## Lista wymagań krajowych

W załączniku do przewodnika zebrano informacje o obowiązujących krajowych aktach prawnych, z którymi zgodność musi wykazać przewoźnik kolejowy w toku procesu certyfikacji bezpieczeństwa. Tabelę należy uzupełnić o wskazanie dowodów i ewentualny opis sposobu uwzględnienia danych wymagań w SMS, a następnie załączyć do wniosku o jednolity certyfikat bezpieczeństwa.

Tabela w wersji edytowalnej jest dostępna na stronie internetowej UTK.

## Minimalne wymogi w zakresie ubezpieczenia

Na podstawie art. 46 ust. 12 ustawy o transporcie kolejowym w rozporządzeniu w sprawie ubezpieczenia przewoźnika określono termin powstania obowiązku ubezpieczenia oraz minimalną sumę gwarancyjną.

Obowiązek ubezpieczenia powstaje nie później niż w dniu poprzedzającym dzień rozpoczęcia wykonywania działalności objętej licencją. Minimalna suma gwarancyjna ubezpieczenia w okresie ubezpieczenia nie dłuższym niż 12 miesięcy w odniesieniu do jednego zdarzenia i wszystkich zdarzeń, których skutki są objęte umową ubezpieczenia, wynosi równowartość w złotych kwoty 2 500 000 EUR[[5]](#footnote-5).

Kwota w złotych ustalana jest przy zastosowaniu kursu średniego euro ogłoszonego przez Narodowy Bank Polski po raz pierwszy w roku, w którym umowa ubezpieczenia została zawarta.

Obowiązek ubezpieczenia wynikający z zapisów rozporządzenia w sprawie ubezpieczenia przewoźnika dotyczy również przewoźników kolejowych prowadzących działalność na terytorium Polski na podstawie licencji wydanej w innym państwie członkowskim UE. Zgodnie z dyrektywą 2012/34/UE przedsiębiorstwo kolejowe musi być odpowiednio ubezpieczone lub posiadać odpowiednie gwarancje na warunkach rynkowych w celu pokrycia, zgodnie z prawem międzynarodowym i krajowym, swojej odpowiedzialności cywilnej od wypadku. W przypadku gdy poziom pokrycia odpowiedzialności cywilnej jest niewystarczający, przedsiębiorstwa kolejowe prowadzące przewozy w innym państwie członkowskim powinny zawrzeć umowę dodatkowego ubezpieczenia, które spełni wymogi określone prawem krajowym tego państwa. W polskim systemie prawnym obowiązek ten reguluje rozporządzenie w sprawie ubezpieczenia przewoźnika określające m.in. minimalną sumę gwarancyjną.

# Wymagania szczególne dla określonych przypadków

## Objęcie bocznic kolejowych certyfikatem

Zarówno przepisy ustawy o transporcie kolejowym, jak i dyrektywy 2016/798, dają możliwość objęcia jednolitym certyfikatem bezpieczeństwa bocznic kolejowych. Aby było to możliwe, bocznice kolejowe muszą być ujęte w systemie zarządzania bezpieczeństwem przewoźnika kolejowego.

Informację o zamiarze objęcia bocznic kolejowych jednolitym certyfikatem bezpieczeństwa wnioskodawca powinien zawrzeć we wniosku poprzez wpisanie w części wniosku dotyczącej Rodzaju działalności w polu „Inne” sformułowania „Objęcie certyfikatem bocznic kolejowych”.

Tworząc SMS, a także uzupełniając listę kontrolną, wnioskodawca powinien wykazać spełnienie wymagań określonych w rozporządzeniu 2018/762 w odniesieniu do bocznic kolejowych. W poniższej tabeli zestawiono wybrane dodatkowe wymagania, jakie powinny zostać uwzględnione w SMS.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Lp.** | **Kryterium z rozporządzenia 2018/762** | **Dodatkowe wymagania** |
|  | 1.1. Kontekst organizacji | Opisując kontekst organizacji należy:   * wskazać bocznice kolejowe, które mają być objęte jednolitym certyfikatem bezpieczeństwa, * zawrzeć ich krótką charakterystykę. |
|  | 4.2. Kompetencje | Uwzględnienie w systemie zarządzania bezpieczeństwem pracowników bocznicy kolejowej. |
|  | 5.1. Planowanie i nadzór nad działaniami operacyjnymi | Uwzględnienie w systemie zarządzania bezpieczeństwem procesu opracowania i aktualizacji regulaminu pracy bocznicy kolejowej. |
|  | 5.2. Zarządzanie składnikami aktywów | Organizacja musi przedstawić procedury opisujące zasady utrzymania i nadzoru nad stanem technicznym obiektów i urządzeń infrastruktury kolejowej przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego na użytkowanych bocznicach kolejowych.  Należy także przekazać wykaz urządzeń i budowli stosowanych na  bocznicach wraz z numerami świadectw. |

Poza elementami wskazanymi powyżej, wszystkie procesy systemowe muszą uwzględniać działalność realizowaną na bocznicach kolejowych, np. monitorowanie, ocena ryzyka.

## ECM dla pojazdów innych niż wagony towarowe użytkowanych na własne potrzeby

Od 16 czerwca 2020 r. obowiązuje rozporządzenie 2019/779, zgodnie z którym certyfikacja podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie (ECM) dotyczyć będzie wszystkich podmiotów, niezależnie od rodzaju utrzymywanych pojazdów. Każdy podmiot odpowiedzialny za utrzymanie będzie musiał spełnić wymagania załącznika II do rozporządzenia 2019/779, tj. ustanowić i stosować system zarządzania utrzymaniem (MMS).

Istnieją dwie możliwe ścieżki wykazania przez ECM zgodności z załącznikiem II do rozporządzenia 2019/779:

* uzyskanie certyfikatu podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie;
* wykazanie zgodności w ramach procesu uzyskania certyfikatu lub autoryzacji bezpieczeństwa.

Wybór ścieżki certyfikacji nie jest dowolny i zależy od trzech czynników:

* rodzaju pojazdów, za których utrzymanie podmiot jest odpowiedzialny – inne będą zasady dla podmiotów utrzymujących wagony towarowe, a inne dla podmiotów utrzymujących pozostałe rodzaje pojazdów;
* rodzaju podmiotu – istotne jest, czy ECM jest równocześnie przewoźnikiem posiadającym certyfikat bezpieczeństwa lub zarządcą posiadającym autoryzację bezpieczeństwa;
* sposobu użytkowania pojazdów – dla przewoźników lub zarządców istotne jest, czy utrzymują oni pojazdy wyłącznie na potrzeby własnej działalności.

Opisane zależności zobrazowano na poniższym rysunku.

**WYBÓR ŚCIEŻKI WYKAZANIA ZGODNOŚCI   
Z ZAŁĄCZNIKIEM II DO ROZPORZĄDZENIA 2019/779**

**RODZAJ POJAZDU**

**Wagon towarowy**

**Inny pojazd (wagon pasażerski, zespół trakcyjny, lokomotywa, pojazd specjalny)**

**RODZAJ PODMIOTU**

**SPOSÓB UŻYTKOWANIA POJAZDU**

**SPOSÓB CERTYFIKACJI**

**Certyfikat ECM**

**Inny podmiot**(np. pool taborowy, producent taboru)

**Przewoźnik kolejowy lub zarządca**

**Nie tylko na potrzeby własnej działalności**

**Wyłącznie na potrzeby własnej działalności**

**Proces certyfikacji / autoryzacji bezp.**

Jedna ze ścieżek zakłada możliwość wykazania spełnienia wymagań załącznika II do rozporządzenia 2019/779 w ramach procedury wydawania jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa i autoryzacji bezpieczeństwa. Aby skorzystać z tego wariantu:

* przewoźnik nie może być ECM dla wagonów towarowych;
* utrzymywane pojazdy mogą być wykorzystywane wyłącznie dla potrzeb własnej działalności (co oznacza, że nie mogą być wynajmowane czy użyczane innym przewoźnikom).

|  |  |
| --- | --- |
|  | **Uwaga!** Z uwagi na powyższe ograniczenia zalecane jest wystąpienie o certyfikat ECM. Niezależnie bowiem od wybranej ścieżki oceniane wymagania są takie same i obejmują załącznik II do rozporządzenia 2019/779, a uzyskanie odrębnego certyfikatu ECM nie wiąże się z żadnymi ograniczeniami w późniejszym wykorzystywaniu pojazdów. |

Przewoźnicy, którzy zdecydują się jednak na wykazanie zgodności z załącznikiem II do  rozporządzenia 2019/779 w ramach procesu uzyskiwania jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa, muszą wyraźnie wskazać ten fakt składając wniosek w OSS. W takim przypadku w  części wniosku dotyczącej rodzaju działalności w polu „Inne” należy wpisać „ECM dla pojazdów użytkowanych na własne potrzeby”. Nie należy składać odrębnego wniosku o wydanie certyfikatu ECM na formularzu zgodnym z rozporządzeniem 2019/779.

Ponadto w OSS należy załączyć następujące dokumenty:

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Lp.** | **Nazwa dokumentu** | **Dodatkowe wyjaśnienia** |
|  | Dokumentacja MMS | W dokumentacji należy zawrzeć informację jakiego rodzaju pojazdy będą objęte utrzymaniem: lokomotywy, zespoły trakcyjne, wagony pasażerskie, pojazdy dużych prędkości, maszyny torowe czy inne (należy określić). |
|  | Lista kontrolna MMS | Wzór dostępny jest [na stronie internetowej UTK](https://utk.gov.pl/pl/dokumenty-i-formularze/certyfikat-ecm/11171,Do-pobrania.html). |

Dokumentację należy wgrać do OSS do katalogu „Opis SMS”.

Należy pamiętać, że opisywana procedura realizowana będzie w ramach procesu wydania jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa. Oznacza to, że zastosowanie mają wszystkie dyspozycje dotyczące tego procesu m.in. wymiana korespondencji odbywać się będzie za pośrednictwem OSS (nawet jeżeli będzie ona dotyczyć dokumentacji MMS), obowiązywać będą również terminy realizacji wniosku właściwe dla wydania jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa.

## Ruch do stacji granicznych

Zgodnie z art. 10 ust. 8 dyrektywy 2016/798 jednolity certyfikat bezpieczeństwa może obejmować również ruch do stacji granicznych w sąsiednich państwach członkowskich Unii Europejskiej. W takich przypadkach nie wymaga się od przewoźnika rozszerzenia obszaru działalności w  certyfikacie (co automatycznie wymagałoby jego uzyskania od Agencji), o ile charakterystyka sieci kolejowej i zasady prowadzenia ruchu w drugim państwie są zbliżone oraz odpowiednie krajowe organy ds. bezpieczeństwa doszły do porozumienia w zakresie zasad wydania takiego certyfikatu. Porozumienie to może wynikać z zawartej umowy międzynarodowej, porozumienia między krajowymi organami ds. bezpieczeństwa lub może to być wynik jednostkowych ustaleń dla konkretnej sprawy.

|  |  |
| --- | --- |
|  | **Uwaga!** W jednolitym certyfikacie bezpieczeństwa możliwe jest uwzględnienie stacji granicznych tylko w odniesieniu do państw UE. |

W przypadku Polski porozumienia mogą dotyczyć następujących stacji granicznych:

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Lp.** | **Państwo członkowskie** | **Nazwa stacji w Polsce** | **Nazwa stacji w sąsiednim kraju** |
|  | Czechy | Chałupki | Bohumín os. n. |
|  | Chałupki | Bohumín Vrbice |
|  | Cieszyn | Český Těšín |
|  | Głuchołazy | Jindřichov ve Slezsku |
|  | Głuchołazy | Mikulovice |
|  | Kamienna Góra | Královec |
|  | Międzylesie | Lichkov |
|  | Mieroszów | Meziměstí |
|  | Szklarska Poręba Górna | Harrachov |
|  | Zawidów | Višňová |
|  | Zebrzydowice | Český Těšín |
|  | Zebrzydowice | Petrovice u Karviné |
|  | Litwa | Trakiszki | Mockava |
|  | Słowacja | Łupków | Medzilaborce |
|  | Muszyna | Plaveč |
|  | Zwardoń | Skalite |
|  | Niemcy | Gubin | Guben |
|  | Kostrzyn | Küstrin-Kietz |
|  | Krzewina Zgorzelecka | Hirschfelde |
|  | Kunowice | Frankfurt(Oder) |
|  | Ręczyn (- Krzewina Zgorzelecka) | Hagenwerder |
|  | Szczecin Główny / Szczecin Gumieńce | Löcknitz |
|  | Szczecin Główny / Szczecin Gumieńce | Tantow |
|  | Świnoujście Centrum | Ahlbeck Grenze |
|  | Tuplice | Forst |
|  | Węgliniec | Horka |
|  | Zgorzelec | Görlitz |

Aktualnie trwają negocjacje ze wszystkimi krajowymi organami ds. bezpieczeństwa sąsiadujących z  Polską państw UE mające na celu wypracowanie stosownych porozumień. Niniejszy przewodnik będzie aktualizowany w miarę postępu negocjacji i zawierania nowych porozumień. Do czasu zakończenia rozmów możliwe jest uzgadnianie warunków wydania certyfikatu obejmującego stacje graniczne w sąsiednim państwie na zasadach *ad hoc*, co może jednak wymagać dodatkowego czasu.

|  |  |
| --- | --- |
|  | **Uwaga!** Do momentu zawarcia stosownych porozumień przewoźnicy kolejowi, którzy chcą uzyskać w najbliższym czasie jednolity certyfikat bezpieczeństwa obejmujący ruch do  stacji granicznych w sąsiednich państwach UE, powinni z wyprzedzeniem poinformować o swoich planach Prezesa UTK. |

Jednolity certyfikat bezpieczeństwa obejmujący stacje graniczne w sąsiednim państwie członkowskim UE nie oznacza automatycznej zgody na wjazd do tych stacji. Nadal konieczne będzie spełnienie określonych wymagań ustanowionych przez zarządcę infrastruktury i przestrzeganie obowiązujących instrukcji i procedur, w szczególności wymagań Miejscowych Porozumień Granicznych.

Przewoźnicy kolejowi posiadający certyfikat bezpieczeństwa część A i B mogą korzystać z ruchu do stacji granicznych na dotychczasowych zasadach.

# Proces oceny

Rozporządzenie 2018/763 wprowadza zharmonizowaną procedurę wydawania jednolitych certyfikatów bezpieczeństwa. Procedura składa się z następujących etapów:

* etap poprzedzający wszczęcie procedury rozpatrywania wniosku tzw. wstępne zaangażowanie – etap opcjonalny, opisany w rozdziale 3.1.;
* wpływ wniosku;
* ocena wstępna (określana też jako przegląd wniosku);
* ocena szczegółowa;
* podjęcie decyzji;
* zakończenie oceny.

Po złożeniu w OSS wniosku o jednolity certyfikat bezpieczeństwa (wydanie, aktualizację lub przedłużenie), system automatycznie potwierdza wpłynięcie wniosku. Powiadomienie przesyłane wnioskodawcy zawiera również informacje o dacie rozpoczęcia oceny – data ta stanowi punkt odniesienia dla harmonogramu późniejszych etapów oceny.

Po wpłynięciu wniosku rozpoczyna się ocena wstępna, w trakcie której Prezes UTK sprawdza kompletność wniosku. Na tym etapie sprawdzane jest dostarczenie wszystkich wymaganych informacji, prawidłowość formalna wniosku, jak również weryfikowane są podstawowe informacje dotyczące zakresu oceny i spójności dostarczonych informacji (np. w zakresie ewentualnych błędów). Sprawdzane jest również, czy wnioskodawca wypełnił wszystkie stosowne listy kontrolne.

W przypadku zidentyfikowania ewentualnych braków lub aspektów wymagających wyjaśnienia z wnioskodawcą, tworzone są odpowiednie kwestie i wysyłane do wnioskodawcy.

Etap ten nie powinien trwać dłużej niż miesiąc. W zależności od liczby i wagi stwierdzonych problemów, termin zakończenia oceny wstępnej może zostać jednak wydłużony, by wnioskodawca mógł uzupełnić braki. Wnioskodawca może również sam wystąpić o wydłużenie czasu niezbędnego na dostarczenie informacji odpowiadając na kwestie przekazane w OSS. Zakończeniem etapu oceny wstępnej jest powiadomienie o stwierdzeniu kompletności wniosku wysyłane do wnioskodawcy za pośrednictwem OSS.

|  |  |
| --- | --- |
|  | **Uwaga!** Nawet jeżeli dokumentacja wniosku podczas przeglądu wniosku została oceniona jako kompletna, organ certyfikujący może zwracać się z prośbą o dodatkowe informacje na etapie oceny szczegółowej. |

Ocena szczegółowa polega na ocenie sprawdzeniu zgodności wniosku i dostarczonych dokumentów z wymaganiami dotyczącymi systemu zarządzania bezpieczeństwem, wymaganiami TSI Ruch kolejowy oraz przepisami krajowymi. Na tym etapie analizowane są również rezultaty dotychczasowych działań nadzorczych w stosunku do podmiotu. W szczególnych przypadkach w trakcie oceny szczegółowej możliwe jest również przeprowadzenie kontroli u wnioskodawcy.

Proces oceny szczegółowej trwa do czterech miesięcy i kończy się wydaniem (lub odmową wydania) jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa. Wydając jednolity certyfikat bezpieczeństwa organ certyfikujący może również określić dodatkowe ograniczenia, jeżeli wymagać tego będzie charakter stwierdzonych braków.

Szczegółowy opis procedury oceny wniosku o jednolity certyfikat bezpieczeństwa zawiera „Przewodnik dla wnioskujących o jednolity certyfikat bezpieczeństwa” wydany przez Agencję.

# Odwołania

## Ponowne rozpatrzenie (przegląd decyzji)

Zgodnie z art. 14 ust. 1 rozporządzenia 2018/763 wnioskodawcy, pod pewnymi warunkami, przysługuje możliwość złożenia wniosku o przegląd decyzji (ponowne jej rozpatrzenie). Rozporządzenie w sposób jasny precyzuje przypadki, w których wnioskodawcy przysługuje to uprawnienie. Należą do nich:

* odmowa wydania jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa;
* wprowadzenie w certyfikacie ograniczeń lub warunków użytkowania innych niż te, które określono we wniosku;
* wyłączenie części sieci kolejowej z obszaru działalności uwzględnionego w certyfikacie na  skutek negatywnej oceny jednego z krajowych organów ds. bezpieczeństwa (dotyczy tylko wniosków kierowanych do Agencji).

Wniosek o przegląd decyzji należy złożyć za pośrednictwem OSS w terminie miesiąca od otrzymania decyzji. We wniosku należy zawrzeć wykaz wszelkich kwestii, które zdaniem wnioskodawcy nie zostały prawidłowo uwzględnione w trakcie procesu oceny bezpieczeństwa.

Prezes UTK ma dwa miesiące na rozpatrzenie wniosku. Proces przeglądu jest ukierunkowany na kwestie uzasadniające wydanie przez organ ds. certyfikacji w zakresie bezpieczeństwa decyzji sprzecznej z wnioskiem wnioskodawcy.

|  |  |
| --- | --- |
|  | **Uwaga!** W ramach przeglądu wniosku nie jest możliwe składanie żadnych dodatkowych dowodów. Rozstrzygnięcie jest wydawane na podstawie ponownej analizy materiałów już zgromadzonych podczas pierwotnej oceny. |

W wyniku przeglądu wniosku Prezes UTK podtrzymuje swoją pierwotną decyzję lub dokonuje jej zmiany.

## Odwołanie do sądu

Od decyzji Prezesa UTK wydanej w trybie przeglądu przysługuje skarga do Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie. Skargę składa się na zasadach ogólnych wynikających z przepisów o postępowaniu przed sądami administracyjnymi. Skargę należy złożyć w terminie 30 dni od dnia doręczenia decyzji w systemie OSS. Skargę wnosi się za pośrednictwem Prezesa UTK.

# Spis skrótów i pojęć

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | Agencja | Agencja Kolejowa Unii Europejskiej |
|  | Decyzja 2011/765 | Decyzja Komisji z dnia 22 listopada 2011 r. w sprawie kryteriów uznawania ośrodków szkoleniowych prowadzących szkolenia zawodowe dla maszynistów, kryteriów uznawania egzaminatorów maszynistów, jak również kryteriów organizowania egzaminów zgodnie z dyrektywą 2007/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady  (Dz. Urz. UE L 314 z 29 listopada 2011 r., str. 36) |
|  | Dyrektywa 2012/34 | Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE z dnia 21 listopada 2012 r. w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego  (Dz. Urz. UE L 343 z 14 grudnia 2012 r., str. 32, z późn. zm.) |
|  | Dyrektywa 2016/798 | Dyrektywa 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) |
|  | Jednolity certyfikat bezpieczeństwa | Dokument potwierdzający ustanowienie przez przewoźnika kolejowego systemu zarządzania bezpieczeństwem i możliwość bezpiecznego prowadzenia działalności w planowanym obszarze działalności. |
|  | Kodeks postępowania administracyjnego | Ustawa z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego  (Dz. U. z 2020 r. poz. 256, z późn. zm.) |
|  | Krajowy organ ds. bezpieczeństwa | Pojęcie to obejmuje trzy przypadki:   1. krajowy podmiot, któremu powierzono zadania w zakresie bezpieczeństwa kolei zgodnie z niniejszą dyrektywą; 2. każdy podmiot, któremu zadania, o których mowa w lit. a, zostały powierzone przez grupę państw członkowskich w celu zapewnienia ujednolicenia systemu bezpieczeństwa; 3. każdy podmiot, któremu zadania, o których mowa w lit. a, zostały powierzone przez państwo członkowskie i państwo trzecie w celu zapewnienia ujednolicenia systemu bezpieczeństwa, pod warunkiem że Unia zawarła w tym celu umowę z zainteresowanym państwem trzecim lub że to państwo członkowskie zawarło taką umowę zgodnie z upoważnieniem udzielonym w tym celu przez Unię;   W Polsce rolą tą pełni Prezes UTK. |
|  | MMS | System Zarządzania Utrzymaniem (ang. Maintenance Management System) |
|  | OSS | Punkt kompleksowej obsługi (ang. One Stop Shop) |
|  | SMS | System Zarządzania Bezpieczeństwem (ang. Safety Management System) |
|  | Rozporządzenie 2016/796 | Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/796 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie Agencji Kolejowej Unii Europejskiej i uchylenia rozporządzenia (WE) nr 881/2004  (Dz. Urz. UE L 138 z 26 maja 2016 r., s. 1) |
|  | Rozporządzenie 2018/762 | Rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2018/762 z dnia 8 marca 2018 r. ustanawiające wspólne metody oceny bezpieczeństwa w odniesieniu do wymogów dotyczących systemu zarządzania bezpieczeństwem na podstawie dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/798 oraz uchylające rozporządzenia Komisji (UE) nr 1158/2010 i (UE) nr 1169/2010  (Dz. Urz. UE L 129 z 25 maja 2018 r., s. 26, z późn. zm.); |
|  | Rozporządzenie 2018/763 | Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2018/763 z dnia 9 kwietnia 2018 r. ustanawiające praktyczne zasady wydawania jednolitych certyfikatów bezpieczeństwa przedsiębiorstwom kolejowym na podstawie dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/798 oraz uchylające rozporządzenie Komisji (WE) nr 653/2007  (Dz. Urz. UE L 129 z 25 maja 2018 r., s. 49, z późn. zm.); |
|  | Rozporządzenie 2018/764 | Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2018/764 z dnia 2 maja 2018 r. w sprawie honorariów i opłat pobieranych przez Agencję Kolejową Unii Europejskiej i warunków ich płatności  (Dz. Urz. UE L 129 z 25 maja 2018 r., s. 68). |
|  | Rozporządzenie 2019/779 | Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2019/779 z dnia 16 maja 2019 r. ustanawiające szczegółowe przepisy dotyczące systemu certyfikacji podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie pojazdów zgodnie z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/798 oraz uchylające rozporządzenie Komisji (UE) nr 445/2011  (Dz. Urz. UE L 139 z 27 maja 2019 r., s. 360, z późn.zm.) |
|  | Rozporządzenie o opłatach skarbowych | Rozporządzenie Ministra Finansów z dnia 28 września 2007 r. w sprawie zapłaty opłaty skarbowej  (Dz. U. z 2007 r. nr 187 poz. 1330) |
|  | Rozporządzenie w sprawie ubezpieczenia przewoźnika | Rozporządzenie Ministra Rozwoju i Finansów z dnia 25 maja 2017 r. w sprawie ubezpieczenia przewoźnika kolejowego  (Dz. U. z 2017 r. poz. 1033) |
|  | Ustawa o opłacie skarbowej | Ustawa z dnia 16 listopada 2006 r. o opłacie skarbowej  (Dz. U. z 2020 r. poz. 1546, z późn. zm.) |
|  | Ustawa o szczególnych rozwiązaniach związanych z zapobieganiem, przeciwdziałaniem i zwalczaniem COVID-19 | Ustawa o szczególnych rozwiązaniach związanych z zapobieganiem, przeciwdziałaniem i zwalczaniem COVID-19, innych chorób zakaźnych oraz wywołanych nimi sytuacji kryzysowych  (Dz. U. z 2020 r. poz. 1842, z późn. zm.) |
|  | Ustawa o transporcie kolejowym | Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym  (Dz. U. z 2020 r. poz. 1043, z późn. zm.) |
|  | TSI Ruch kolejowy | Decyzja Komisji z dnia 14 listopada 2012 r. w sprawie technicznej specyfikacji interoperacyjności w zakresie podsystemu „Ruch kolejowy” systemu kolei w Unii Europejskiej i zmieniająca decyzję 2007/756/WE  (Dz. Urz. UE L 345 z 15 grudnia 2012 r., str. 1, z późn. zm.) |
|  | Wnioskodawca | Przewoźnik kolejowy ubiegający się o wydanie jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa |

# Załącznik – wzór listy kontrolnej wymagań krajowych

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Lp.** | **Wypełnia krajowy organ ds. bezpieczeństwa** | | **Wypełnia wnioskodawca** | |
| **Akt prawny** | **Określenie wymogu** | **Dowód w postaci dokumentu** | **Opis** |
|  | Ustawa z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewozie towarów niebezpiecznych (Dz. U. z 2020 r. poz. 154, z późn. zm.) | * Uwzględnienie wymagań w zakresie towarów niebezpiecznych w procesie przewozowym * Dysponowanie doradcą ds. przewozu towarów niebezpiecznych i jego uwzględnienie w SMS * Składanie raportów w zakresie zdarzeń kolejowych z towarami niebezpiecznymi * Składanie corocznego raportu doradcy RID | *np. wykaz stanowisk/procedury uwzględniające operacje w procesie przewozowym, informacje dotyczące składania raportów/opis stanowiska, inne (forma zatrudniania doradcy RID, czy uwzględniony w taryfikatorze, czy posiada wymagane kompetencje* |  |
|  | Rozporządzenie Ministra Rozwoju i Finansów z dnia 25 maja 2017 r. w sprawie ubezpieczenia przewoźnika kolejowego (Dz. U. z 2017 r. poz. 1033) oraz powiązane przepisy ustawy o transporcie kolejowym | * Posiadanie ważnego ubezpieczenia (lub promesy) przewoźnika kolejowego zgodnego z minimalnymi stawkami (patrz rozdział 5.2.) | *np. Polisa/promesa zgodne z rozporządzeniem w sprawie ubezpieczenia przewoźnika* |  |
|  | Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji (Dz. U. 2015 r. poz. 360, z późn. zm.) oraz powiązane przepisy ustawy o transporcie kolejowym | * Zapewnienie zgodności z zasadami prowadzenia ruchu na krajowej sieci kolejowej | *np. procedura prowadzenia przewozów/przykładowy dokument eksploatacyjny/wykaz przepisów zarządcy infrastruktury po liniach, którego przewoźnik planuje prowadzić przewozy* |  |
|  | Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 10 lutego 2014 r. w sprawie licencji maszynisty (Dz. U. z 2019 r. poz. 2373, z późn. zm.) oraz powiązane przepisy ustawy o transporcie kolejowym | * Uwzględnienie wymagań kompetencyjnych * Zgodność procesu szkolenia z rozporządzeniem | *np. Procedura i instrukcja dot. uzyskiwania/aktualizacji licencji* |  |
|  | Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 10 lutego 2014 r. w sprawie świadectwa maszynisty (Dz. U. z 2014 r. poz. 212, z późn. zm.) oraz powiązane przepisy ustawy o transporcie kolejowym | * Uwzględnienie wymagań kompetencyjnych * Zgodność procesu szkolenia z rozporządzeniem * Sporządzenie i udostępnienie procedury wydawania / aktualizacji świadectwa maszynisty | *np. Procedura i instrukcja dot. wydawania/aktualizacji i świadectw maszynisty, rejestr świadectw maszynistów, inne* |  |
|  | Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 30 grudnia 2014 r. w sprawie pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz z prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych (Dz. U. z 2015 r. poz. 46, z późn. zm.) oraz powiązane przepisy ustawy o transporcie kolejowym | * Zapewnianie procesu zarządzania kompetencjami dla innych stanowisk (aktualne kompetencje i uprawnienia pracowników dotyczących krajowej sieci kolejowej) | *np. Wykaz stanowisk/procedura rekrutacji/naboru szkoleń adaptacja/ocenę/autoryzacji)* |  |
|  | Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 12 października 2005 r. w sprawie ogólnych warunków technicznych eksploatacji pojazdów kolejowych (Dz. U. z 2016 r. poz. 226, z późn. zm.) oraz powiązane przepisy ustawy o transporcie kolejowym | * Zapewnienie zgodności w zakresie zarządzania taborem dotyczący krajowej sieci kolejowej | *np. Wykaz taboru, wykaz DSU, przepisy wewnętrzne określające zasady zarządzania utrzymaniem* |  |
|  | Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 3 stycznia 2013 r. w sprawie sposobu prowadzenia rejestru oraz sposobu oznakowania pojazdów kolejowych (Dz. U. z 2019 r. poz. 918) oraz powiązane przepisy ustawy o transporcie kolejowym | * Zgodność sposobu oznakowania pociągów pasażerskich z wymaganiami * Prowadzenie rejestru dysponenta | *np. instrukcje dot. oznakowania, rejestr pojazdów dysponenta* |  |
|  | Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i budownictwa z dnia 16 marca 2016 r. w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym (Dz. U. z 2016 r. poz. 369, z późn. zm.) oraz powiązane przepisy ustawy o transporcie kolejowym | * Informowanie o zdarzeniach kolejowych * Prowadzenie postępowania powypadkowego i uczestnictwo w pracach komisji kolejowych * Wyznaczenie członków komisji kolejowych | *np. Procedura dot. zdarzeń kolejowych/plan powiadamiania /wykaz przepisów wewnętrznych zarządców kolejowych po liniach których przewoźnik planuje prowadzić przewozy* |  |
|  | Rozporządzenie Ministra Transportu z dnia 2 listopada 2006 r. w sprawie dokumentów, które powinny znajdować się w pojeździe kolejowym (Dz. U. z 2007 r. poz. 63) oraz powiązane przepisy ustawy o transporcie kolejowym | * Uwzględnienie wymagań w procesie przewozowym |  |  |
|  | Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 15 lutego 2005 r. w sprawie świadectw sprawności technicznej pojazdów kolejowych (Dz.U. Nr 37, poz. 330) oraz powiązane przepisy ustawy o transporcie kolejowym | * Uwzględnienie konieczności wystawiania świadectw sprawności technicznej według wzoru określonego w rozporządzeniu |  |  |

1. Z uwagi na okres przejściowy wdrażania TSI Ruch kolejowy 2019 należy mieć na uwadze, że w danym momencie zastosowanie mogą mieć jeszcze wymagania poprzedniej wersji TSI. [↑](#footnote-ref-1)
2. Szerzej: https://www.era.europa.eu/applicants/applications-single-safety-certificates\_en [↑](#footnote-ref-2)
3. Wszystkie wzory dokumentów, do których odsyła niniejszy projekt, zostaną opublikowane na dedykowanej stronie internetowej wraz z ostateczną wersją Przewodnika. [↑](#footnote-ref-3)
4. Art. 76 § 2 Kodeksu postępowania administracyjnego: *Zamiast oryginału dokumentu strona może złożyć odpis dokumentu, jeżeli jego zgodność z oryginałem została poświadczona przez notariusza albo przez występującego w sprawie pełnomocnika strony będącego adwokatem, radcą prawnym, rzecznikiem patentowym lub doradcą podatkowym*. [↑](#footnote-ref-4)
5. Jeżeli przewoźnik wykonuje przewozy wyłącznie po infrastrukturze kolejowej, której jest zarządcą minimalna kwota ubezpieczenia wyniesie 250 000 EUR. [↑](#footnote-ref-5)