

IV pakiet kolejowy

Zezwolenie dla pojazdu
- praktyczne wytyczne



NASZA MISJA

Kreowanie bezpiecznych i konkurencyjnych warunków świadczenia usług transportu kolejowego

NASZA WIZJA

Nowoczesny i otwarty urząd dbający o wysokie standardy wykonywania usług na rynku transportu kolejowego

Urząd Transportu Kolejowego
Al Jerozolimskie 134
02-305 Warszawa
www.utk.gov.pl

Spis treści

| | | |
|--------|--|----|
| 1. | Wstęp | 4 |
| 2. | Komunikacja z wnioskodawcą | 5 |
| 2.1. | Polityka językowa | 5 |
| 2.1.1. | Udzielanie zezwolenia przez Agencję Kolejową UE | 5 |
| 2.1.2. | Udzielanie zezwolenia przez Prezesa UTK | 5 |
| 2.2. | Zakres stosowania przepisów k.p.a. | 6 |
| 2.3. | Krajowa procedura odwoławcza | 6 |
| 3. | Ocena spełnienia krajowych przepisów technicznych | 7 |
| 3.1. | Wymagania krajowe | 7 |
| 3.2. | Jednostki wyznaczone (DeBo) | 7 |
| 3.3. | Dokumentacja z oceny | 7 |
| 4. | Porozumienia transgraniczne | 9 |
| 5. | Procedury odrębne | 11 |
| 5.1. | Udzielanie zezwoleń tymczasowych | 11 |
| 5.2. | Usuwanie ograniczeń eksploatacyjnych | 11 |
| 5.2.1. | Ograniczenia mające wpływ na spełnianie przez pojazd wymagań zasadniczych | 11 |
| 5.2.2. | Ograniczenia związane z koniecznością dokonania zmian w typie pojazdu | 12 |
| 5.2.3. | Ograniczenia związane z kwestiami administracyjnymi | 12 |
| 6. | Opłaty | 13 |
| 6.1. | Opłaty przy udzielaniu zezwolenia przez Agencję Kolejową UE | 13 |
| 6.2. | Opłaty przy udzielaniu zezwolenia przez Prezesa UTK | 13 |
| 7. | Przypadki niepodlegające przepisom dyrektywy 2016/797 | 14 |
| 8. | Spis skrótów i pojęć | 16 |

1. Wstęp

Wejście w życie czwartego pakietu kolejowego wprowadziło nowe podejście do procesu udzielania zezwoleń dla pojazdów kolejowych. Wdrożeniu nowych rozwiązań towarzyszy przede wszystkim nowy podział zadań i obowiązków pomiędzy Agencją Kolejową Unii Europejskiej a poszczególnymi krajowymi organami ds. bezpieczeństwa, w tym Prezesem Urzędu Transportu Kolejowego. Podstawą prawną nowego podejścia do procesu udzielania zezwoleń dla pojazdów kolejowych jest dyrektywa 2016/797 w sprawie interoperacyjności. Przewiduje ona dwie ścieżki w ramach procesu udzielania zezwoleń dla pojazdów kolejowych:

- za pośrednictwem Agencji lub
- za pośrednictwem krajowych organów ds. bezpieczeństwa, w tym Prezesa UTK.

Wybór odpowiedniej ścieżki związany jest z planowanym obszarem eksploatacji pojazdu stanowiącego przedmiot wniosku o udzielenie zezwolenia. Obszar eksploatacji pojazdu obejmujący więcej niż jedno państwo członkowskie Unii Europejskiej determinuje konieczność wydania zezwolenia przez Agencję. Obszar eksploatacji pojazdu ograniczony zaś wyłącznie do jednego państwa członkowskiego pozostawia wnioskodawcy możliwość wyboru podmiotu wydającego – Agencji lub krajowego organu ds. bezpieczeństwa.

Przewodnik powstał, by spełnić obowiązek przedstawienia wytycznych krajowych, wynikający z przepisów rozporządzenia 2018/545, oraz aby ułatwić wnioskodawcom realizację procesu składania wniosków. Publikacja ma stanowić podstawę do lepszego zrozumienia obowiązujących krajowych przepisów w ramach uzyskiwania zezwoleń na wprowadzenie do obrotu.

W momencie publikacji przewodnika dyrektywa 2016/797 nie została w pełni zaimplementowana do prawa krajowego. Dlatego opracowanie będzie systematycznie aktualizowane wraz z pojawiającymi się zmianami w przepisach. Stan prawny, obowiązujący na dzień publikacji przewodnika, przedstawiony został w oparciu o aktualne brzmienie ustawy o transporcie kolejowym oraz przepisów europejskich stosowanych bezpośrednio.

Rozdziały 2-6 przewodnika skierowane są do podmiotów zamierzających wprowadzić do obrotu na polski rynek pojazdy kolejowe przeznaczone do eksploatacji na głównej sieci kolejowej, a w szczególności do producentów taboru kolejowego. Przewodnik może być też przydatny dla wykonawców modyfikacji oraz przewoźników kolejowych działających w Polsce, którzy zakupili tabor kolejowy w innym państwie członkowskim Unii Europejskiej.

Rozdział 7 przewodnika poświęcony jest krajowej procedurze dopuszczenia do eksploatacji pojazdów kolejowych nieobjętych dyrektywą 2016/797.

2. Komunikacja z wnioskodawcą

Zgodnie z art. 7 ust. 6 rozporządzenia 2018/545 w stosownych przypadkach, gdy jest to wymagane na mocy krajowych ram prawnych, krajowe organy ds. bezpieczeństwa właściwe dla obszaru użytkowania ustanawiają, publikują i aktualizują wytyczne dotyczące polityki językowej, przepisy dotyczące wymiany informacji i procesu udzielania zezwoleń tymczasowych i nieodpłatnie je udostępniają. Dodatkowo, zgodnie z art. 35 ust. 3 rozporządzenia 2018/545 w wytycznych Agencji oraz krajowych organów ds. bezpieczeństwa zawarte są ustalenia dotyczące komunikacji pomiędzy tymi podmiotami oraz komunikacji z wnioskodawcą.

Wszystkie wnioski o udzielenie zezwoleń składa się za pośrednictwem punktu kompleksowej obsługi (OSS), o którym mowa w rozporządzeniu 2016/796, niezależnie od tego, kto będzie podmiotem udzielającym zezwolenia (Agencja czy Prezes UTK).

OSS dostępny jest pod adresem:

<https://oss.era.europa.eu/>

Komunikacja Prezesa UTK z wnioskodawcą prowadzona i dokumentowana jest również przy wykorzystaniu platformy OSS. Dodatkowo Prezes UTK rejestruje na platformie OSS dane kontaktowe ekspertów odpowiedzialnych za ocenę wniosku w celu ułatwienia wnioskodawcy kontaktu z nimi.

Szczegółowe wytyczne dotyczące korzystania z platformy OSS zostały sporządzone i opublikowane przez Agencję Kolejową UE i są dostępne pod adresem:

https://www.era.europa.eu/applicants/applications-vehicle-type-authorisations_en

2.1. Polityka językowa

Zasady wyboru języka wykorzystywanego do komunikacji będą inne w przypadku, gdy wniosek rozpatrywany będzie przez Prezesa UTK i dotyczyć będzie eksploatacji wyłącznie na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, a odmienne w sytuacji, gdy wniosek będzie rozpatrywany wspólnie przez Agencję, Prezesa UTK i krajowe organy ds. bezpieczeństwa pozostałych państw członkowskich UE.

2.1.1. Udzielanie zezwolenia przez Agencję Kolejową UE

Wnioskodawca składa wniosek i dokumentację towarzyszącą wnioskowi do Agencji Kolejowej UE w jednym z języków urzędowych UE.

Krajowe organy ds. bezpieczeństwa właściwe dla obszaru użytkowania mogą zażądać od wnioskodawcy tłumaczenia części dokumentacji towarzyszącej wnioskowi, niezbędnej do krajowej części oceny zgodnie z prawodawstwem krajowym. W przypadku Polski zastosowanie znajdują art. 4 i 5 ustawy o języku polskim, które nakazują posługiwanie się językiem polskim. Dokumentacja dołączona do wniosku dotycząca oceny zgodności z polskimi krajowymi przepisami technicznymi powinna zostać sporządzona lub przetłumaczona na język polski.

2.1.2. Udzielanie zezwolenia przez Prezesa UTK

Wnioskodawca składa wniosek i dokumentację towarzyszącą wnioskowi do Prezesa UTK w języku polskim.

Prezes UTK jako podmiot udzielający zezwolenia stosuje język urzędowy – język polski – w celu:

- sporządzenia sprawozdania oceniającego, zgodnie z art. 39 ust. 5 rozporządzenia 2018/545;
- wymiany korespondencji z wnioskodawcą w celu wyjaśnienia kwestii problemowych, żądania przedstawienia przez wnioskodawcę informacji uzupełniających lub przeprowadzenia testów na sieci;

- sporządzenia końcowego sprawozdania oceniającego, w tym przedstawienia udokumentowanych powodów decyzji, zgodnie z art. 45 ust. 4 i 5 rozporządzenia 2018/545;
- udzielenia zezwolenia dla typu pojazdu lub zezwolenia na wprowadzenie pojazdu do obrotu.

Cały proces udzielenia zezwolenia jest zatem prowadzony w języku polskim.

2.2. Zakres stosowania przepisów k.p.a.

Wszystkie wnioski dotyczące wydania zezwoleń dla pojazdów są składane za pośrednictwem platformy OSS. Dlatego nie mają do nich zastosowania przepisy ustawy Kodeks postępowania administracyjnego.

Pozostałe wymogi formalne, które muszą być zachowane:

- wnioski za pośrednictwem platformy OSS muszą być składane przez wyznaczonego pełnomocnika wnioskodawcy, zatem do wniosku dołącza się kopię pełnomocnictwa upoważniającego do dokonywania wszystkich czynności za pośrednictwem platformy OSS, wraz z potwierdzeniem uiszczenia opłaty skarbowej 17 zł wniesionej na rachunek bankowy:

21 1030 1508 0000 0005 5000 0070

Centrum Obsługi Podatnika Urzędu m.st. Warszawy, ul. Obozowa 57, 01-161 Warszawa;

- wnioski i inne pisma składane przez platformę OSS nie muszą być opatrzone kwalifikowanym podpisem elektronicznym;
- dokumentacja może być składana w formie kopii (skanów);
- wszelka wymiana korespondencji, w tym wzywanie do uzupełnienia braków lub złożenia wyjaśnień, zawiadamianie i doręczanie następuje za pośrednictwem platformy OSS;
- wnioskodawca ma prawo do zapoznania się z dokumentacją sprawy za pośrednictwem platformy OSS na każdym etapie postępowania oraz po zakończeniu sprawy w okresie archiwizacji dokumentacji;
- zezwolenia doręczane są za pośrednictwem platformy OSS.

2.3. Krajowa procedura odwoławcza

W przypadku odmowy wydania zezwolenia, wnioskodawca ma prawo do wystąpienia za pośrednictwem platformy OSS z wnioskiem o ponowne rozpatrzenie sprawy.

Wniosek może zostać złożony w terminie miesiąca od dnia doręczenia decyzji.

Prezes UTK rozpatruje wniosek o ponowne rozpatrzenie sprawy w terminie dwóch miesięcy od dnia jego złożenia za pośrednictwem platformy OSS.

Jeżeli w wyniku ponownego rozpatrzenia sprawy Prezes UTK podtrzyma dotychczasową decyzję, wnioskodawca może wnieść skargę do Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie za pośrednictwem Prezesa UTK w terminie 30 dni od dnia otrzymania decyzji utrzymującej decyzję odmowną.

Skarga powinna czynić zadość wymaganiom pisma w postępowaniu sądowym, a ponadto zawierać:

- wskazanie zaskarżonej decyzji;
- oznaczenie, że skarga dotyczy działania Prezesa UTK;
- określenie naruszenia prawa lub interesu prawnego.

Wpis od skargi wynosi 200 zł.

3. Ocena spełnienia krajowych przepisów technicznych

Pojazd przeznaczony do eksploatacji na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej musi spełniać krajowe przepisy techniczne. Można je znaleźć w *Liście właściwych krajowych specyfikacji technicznych i dokumentów normalizacyjnych, których zastosowanie umożliwi spełnienie zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności systemu kolei*.

Pojazd spełniający wymagania wszystkich mających do niego zastosowanie TSI lub ich części powinien przejść weryfikację części krajowej w zakresie technicznej zgodności pojazdu z siecią w obszarze użytkowania. Pojazd nieobjęty obowiązkiem stosowania TSI musi spełniać wszystkie wymagania wyszczególnione w *Liście dla podsystemu „tabor”*.

Potwierdzenia spełnienia przez pojazd wymagań określonych we właściwych krajowych przepisach technicznych dokonuje jednostka wyznaczona wydając certyfikat weryfikacji podsystemu.

3.1. Wymagania krajowe

Wymagania techniczne mają zastosowanie w następujących przypadkach:

- **przyznania odstępstwa od obowiązku stosowania TSI;**
- **pojazdów nieobjętych obowiązkiem stosowania TSI** – pojazdów specjalnych (w tym pojazdów szynowo-drogowych) i innych typów pojazdów, dla których sama TSI wprowadza możliwość stosowania przepisów krajowych;
- **punktów otwartych i przypadków szczególnych, dla których konieczne jest zastosowanie przepisów technicznych niezawartych we właściwej TSI;**
- **wykazania technicznej zgodności pojazdu z siecią w obszarze użytkowania.**

Przedmiotowa *Lista krajowych wymagań technicznych* opublikowana została w języku polskim w Dzienniku Urzędowym Ministra Infrastruktury i dostępna jest pod adresem:

<https://www.gov.pl/web/infrastruktura/lista-wlasciwych-krajowych-specyfikacji-technicznych-i-dokumentow-normalizacyjnych-ktorych-zastosowanie-umoziwia-spelnienie-zasadniczych-wymagan-dotyczacych-interoperacyjnosci-systemu-kolei-dla-pojazdow-kolejowych>.

Dodatkowo wszystkie krajowe wymagania techniczne mające zastosowanie dla taboru zostały opublikowane w europejskiej bazie dokumentów referencyjnych (RDD) pod adresem: <https://rdd.era.europa.eu/rdd/>.

3.2. Jednostki wyznaczone (DeBo)

Ocena zgodności pojazdu z właściwymi wymaganiami krajowymi przeprowadzana jest przez jednostkę wyznaczoną. Wykaz jednostek wyznaczonych wraz ze wskazaniem zakresu ich uprawnień opublikowany zostanie w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie Urzędu Transportu Kolejowego.

Do czasu wyznaczenia przez Prezesa UTK podmiotów do wykonywania zadań jednostki wyznaczonej, ocenę zgodności podsystemów z krajowymi przepisami technicznymi mogą przeprowadzać:

- jednostki notyfikowane posiadające autoryzację Prezesa UTK;
- podmioty uprawnione dotychczas posiadające kompetencje do oceny zgodności pojazdów kolejowych niezgodnych z TSI.

3.3. Dokumentacja z oceny

Wybrana przez wnioskodawcę jednostka wyznaczona, po stwierdzeniu spełnienia przez oceniany pojazd krajowych wymagań technicznych, wydaje **certyfikat weryfikacji podsystemu**, zgodnie z rozporządzeniem 2019/250.

W przypadku wątpliwości jednostki wyznaczonej co do spełnienia określonych wymagań już po wydaniu certyfikatu weryfikacji podsystemu, może ona dokonać jego ograniczenia lub cofnięcia.

Jeżeli w procedurze weryfikacji WE podsystemu zadania jednostki wyznaczonej wykonuje jednostka notyfikowana, to ocena zgodności podsystemu z właściwymi krajowymi wymaganiami technicznymi jest uwzględniana w **certyfikacie weryfikacji WE podsystemu**.

4. Porozumienia transgraniczne

Zezwolenie dla pojazdu jest ważne bez rozszerzania obszaru użytkowania dla pojazdów jadących do stacji w sąsiednich państwach członkowskich o podobnej charakterystyce sieci, jeżeli stacje te są położone w pobliżu granicy, po konsultacji z właściwymi krajowymi organami ds. bezpieczeństwa. Konsultacje takie są prowadzone indywidualnie lub ujęte w porozumieniu transgranicznym między krajowymi organami ds. bezpieczeństwa, zgodnie z art. 21 ust. 8 dyrektywy 2016/797.

Porozumienia transgraniczne obejmują co najmniej poniższe szczegółowe informacje:

- etapy procedury;
- terminy;
- zakres techniczny i geograficzny;
- role i zadania zainteresowanych stron;
- uzgodnienia praktyczne dotyczące konsultacji z właściwymi stronami.

Kwestia ta jest istotna dla wnioskodawców, którzy będą eksploatować pojazdy w ruchu przygranicznym. W takim przypadku wnioskodawca powinien wskazać wszystkie stacje przygraniczne wymienione w porozumieniach już na etapie wniosku o wydanie zezwolenia dla typu. Nie ma procedury umożliwiającej zmianę stacji przygranicznych objętych zezwoleniem krajowym po wydaniu zezwolenia. Do czasu podpisania i publikacji porozumień transgranicznych dotyczących zezwoleń obejmujących stacje w sąsiadujących państwach członkowskich, w przypadku wniosków o wydanie zezwolenia dla pojazdów jadących do stacji w sąsiednich państwach członkowskich o podobnej charakterystyce sieci, jeżeli stacje te są położone w pobliżu granicy, Prezes UTK prowadzi indywidualnie konsultacje z właściwymi krajowymi organami ds. bezpieczeństwa.

Wnioskodawca, który chce uzyskać zezwolenie na wprowadzenie do obrotu pojazdu przeznaczonego do eksploatacji w ruchu przygranicznym, może złożyć do Prezesa UTK wnioski o wsparcie przygotowawcze zgodnie z art. 22 rozporządzenia 2018/545. Do wniosku należy dołączyć dokumentację, o której mowa w art. 23 rozporządzenia 2018/545.

W ramach wsparcia przygotowawczego Prezes UTK przeprowadzi konsultacje z właściwymi krajowymi organami ds. bezpieczeństwa dotyczące eksploatacji danego pojazdu w ruchu przygranicznym. Opinia wydana w ramach wsparcia przygotowawczego stanowić będzie podstawę do wydania zezwolenia dla pojazdu przeznaczonego do użytkowania w ruchu przygranicznym bez dalszych uzgodnień w tym zakresie w procesie uzyskania zezwolenia na wprowadzenie danego pojazdu do obrotu.

Stacje położone w pobliżu granicy z Polską to w przypadku:

Niemiec:

- Loeknitz;
- Küstrin-Kietz;
- Frankfurt (Oder);
- Guben;
- Forst (Lausitz);
- Horka;
- Goerlitz;

Czech:

- Višňová;
- Královec;
- Meziměstí;
- Lichkov;

- Jindřichov ve Slezsku;
- Bohumin os. n.;
- Bohumin Vrbice;
- Petrovice u Karviné;
- Český Těšín;

Słowacji:

- Medzilaborce;
- Plaveč;
- Skalite;

Litwy:

- Szestokai.

5. Procedury odrębne

Przepisy krajowe i europejskie przewidują możliwość wydawania zezwoleń tymczasowych na potrzeby przeprowadzenia testów na sieci przed dopuszczeniem do eksploatacji. Istnieje także możliwość usunięcia ograniczeń i warunków eksploatacji wprowadzonych pierwotnie w zezwoleniu dla typu pojazdu.

5.1. Udzielanie zezwoleń tymczasowych

Zgodnie z art. 19 rozporządzenia 2018/545 Prezes UTK może wydać tymczasowe zezwolenie na użytkowanie pojazdów do celów testów na sieci, pod warunkiem że takie zezwolenie jest wymagane i określone w krajowych ramach prawnych. Uprawnienie takie Prezesowi UTK przyznaje ustawa o transporcie kolejowym – art. 23b ust. 7 – 8a.

Warunkiem wydania tymczasowego zezwolenia na użytkowanie pojazdu jest konieczność przeprowadzenia testów na sieci w celu sprawdzenia zgodności technicznej pojazdu kolejowego z siecią kolejową i wymogami bezpieczeństwa.

Zezwolenie jest wydawane na czas określony niezbędny do wykonania testów na sieci. Zarządca infrastruktury umożliwi przeprowadzenie testów nie później, niż w terminie trzech miesięcy od dnia, w którym decyzja Prezesa UTK w sprawie wydania tymczasowego zezwolenia na użytkowanie pojazdu kolejowego do celów testów na sieci stała się ostateczna.

5.2. Usuwanie ograniczeń eksploatacyjnych

Zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji (wydane na podstawie Dyrektywy 2008/57/WE) i zezwolenia na wprowadzenie do obrotu mogą zawierać ograniczenia oraz warunki użytkowania pojazdu objętego danym zezwoleniem.

Ścieżka postępowania w celu ich usunięcia zależeć będzie od kilku czynników.

5.2.1. Ograniczenia mające wpływ na spełnianie przez pojazd wymagań zasadniczych

Przykładem takiego ograniczenia są: ograniczenia prędkości, wyłączenie eksploatacji pojazdu na liniach wyposażonych w ETCS czy też organicznie czasowe zezwolenia dla typu pojazdu. Przypadek ten dotyczy takich ograniczeń, których usunięcie wymaga dokonania zmian w typie pojazdu. W takiej sytuacji procedura usunięcia ograniczenia opierać powinna się na zastosowaniu art. 15 rozporządzenia 2018/545.

Posiadacz zezwolenia powinien dokonać analizy oraz kwalifikacji wprowadzanej zmiany do jednej z czterech kategorii:

Kategoria A – zmiana, która nie zawiera różnic względem dokumentacji technicznej towarzyszącej deklaracji WE na potrzeby weryfikacji podsystemów i niepowodująca konieczności zmiany tej deklaracji.

W takim przypadku organ wydający zezwolenie dla typu pojazdu posiada możliwość usunięcia ograniczenia dla typu pojazdu bez konieczności podejmowania działań za pośrednictwem platformy OSS.

Kategoria B – zmiana, która zawiera różnice względem dokumentacji technicznej towarzyszącej deklaracji WE, a tym samym związana jest z koniecznością przeprowadzenia nowych kontroli i badań.

Zmiana ta nie powoduje wpływu na zasadnicze cechy konstrukcyjne typu pojazdu i nie wiąże się z koniecznością uzyskania nowego zezwolenia. W tym przypadku procedura usunięcia ograniczenia analogiczna jest do tej, jak wskazano dla kategorii A, jednak może się wiązać z koniecznością

aktualizacji danych w ERATV. Aktualizacja ta nie wiąże się z wprowadzeniem nowej wersji typu pojazdu.

Kategoria C – zmiana wpływająca na zasadnicze cechy konstrukcyjne typu pojazdu niezwiązana z koniecznością uzyskania nowego zezwolenia.

W tym przypadku usunięcie ograniczenia następuje poprzez wprowadzenie przez podmiot udzielający zezwolenia osobnej wersji typu lub wersji wariantu typu pojazdu kolejowego w ERATV na podstawie danych przekazanych przez podmiot zarządzający zmianą.

Kategoria D – zmiana związana z koniecznością uzyskania nowego zezwolenia na wprowadzenie do obrotu za pośrednictwem OSS.

Powyższe dotyczy wyłącznie sytuacji, w której podmiot zarządzający zmianą jest posiadaczem zezwolenia dla typu pojazdu.

Gdy zarządzający zmianą nie jest posiadaczem zezwolenia dla typu pojazdu, każda zmiana zakwalifikowana do **kategorii B, C lub D** skutkuje koniecznością uzyskania nowego zezwolenia.

5.2.2. Ograniczenia związane z koniecznością dokonania zmian w typie pojazdu

Warunki użytkowania i inne ograniczenia dotyczą zasadniczych cech konstrukcyjnych. Procedura usunięcia ograniczenia powinna się także opierać na zastosowaniu art. 15 rozporządzenia 2018/545.

Podmiot zarządzający zmianą, który jest jednocześnie posiadaczem zezwolenia typu, powinien dokonać analizy podstaw usunięcia tego ograniczenia lub warunku eksploatacji i przyporządkować ją do **kategorii C lub D** opisanych powyżej. Procedury postępowania dla tych kategorii pozostają niezmiennie.

Jeżeli zmian dokonuje podmiot niebędący posiadaczem zezwolenia typu, zawsze będzie on zobowiązany do uzyskania nowego zezwolenia.

5.2.3. Ograniczenia związane z kwestiami administracyjnymi

Ograniczenie związane z kwestiami administracyjnymi to przykładowo aktualizacja wydań certyfikatów, deklaracji, czy dokumentacji technicznej. Jako taką zmianę można traktować także przeprowadzenie dodatkowych badań, niewymagające dokonania zmian w typie pojazdu.

W takim przypadku podmiot wydający zezwolenie dla typu pojazdu ma możliwość usunięcia ograniczenia bez konieczności wydawania nowego zezwolenia za pośrednictwem platformy OSS.

6. Opłaty

Wydawanie zezwoleń dla pojazdów jest odpłatne. Zasady pobierania opłat zostały zdefiniowane odmiennie dla przypadku, gdy wniosek rozpatruje Agencja Kolejowa UE we współpracy z Prezesem UTK oraz gdy czynności te wykonuje w całości Prezes UTK.

6.1. Opłaty przy udzielaniu zezwolenia przez Agencję Kolejową UE

Agencja pobiera honoraria za rozpatrywanie wniosków, w tym za przedstawienie szacunków, a także w przypadku, gdy wniosek został wycofany przez wnioskodawcę lub gdy Agencja zmieni decyzję. Agencja może również pobierać honoraria w przypadku uchylecia wcześniejszej decyzji ze względu na niespełnianie wymogów przez posiadacza zezwolenia lub certyfikatu. Jedną z czynności, za którą pobierane są opłaty, jest wydanie zezwoleń na dopuszczenie do obrotu pojazdu kolejowego.

Kwotę honorariów i opłat stanowi suma następujących elementów:

- liczby godzin poświęconych przez personel Agencji i ekspertów zewnętrznych na rozpatrzenie wniosku, pomnożonej przez stawkę godzinową Agencji; oraz
- odpowiednich kosztów Prezesa UTK wynikających z rozpatrywania krajowej części wniosku.

Przyjęte stawki:

| | |
|------------|-------------------|
| Agencja | 130 euro/h |
| Prezes UTK | 200 zł/h |

Na wniosek wnioskodawcy Agencja przedstawia niewiążącą szacunkową kwotę honorariów i opłat związanych z wnioskiem lub zleceniem usług oraz podaje informacje dotyczące daty wystawienia faktur. Prezes UTK, w przypadku gdy uczestniczy w rozpatrywaniu wniosku, przekazuje Agencji swoje niewiążące szacunki kosztów, w celu ich uwzględnienia w szacunku przedstawianym przez Agencję.

W trakcie rozpatrywania wniosku Agencja i Prezes UTK monitorują swoje koszty. Na wniosek wnioskodawcy, w przypadku gdy występuje ryzyko, że koszty przekroczą kwotę szacunkową o więcej niż 15 %, Agencja powiadamia o tym wnioskodawcę.

6.2. Opłaty przy udzielaniu zezwolenia przez Prezesa UTK

Wysokość opłat za wydanie zezwoleń przez Prezesa UTK jest regulowana rozporządzeniem w sprawie opłat. Aktualnie obowiązujące rozporządzenie stanowiące podstawę do naliczania opłat nie uprawnia Prezesa UTK do ich pobierania z tytułu wydawania zezwolenia na wprowadzenie do obrotu pojazdu kolejowego.

Wnioskodawca powinien dołączyć do wniosku potwierdzenie opłaty skarbowej za wydanie decyzji w wysokości 10 zł dokonanej na rachunek bankowy:

21 10301508 0000 0005 5000 0070

Centrum Obsługi Podatnika Urzędu m.st. Warszawy, ul. Obozowa 57, 01-161 Warszawa.

Powyższe obowiązuje wyłącznie do czasu odpowiedniej zmiany rozporządzenia w sprawie opłat.

7. Przypadki niepodlegające przepisom dyrektywy 2016/797

Eksploatacja pojazdu kolejowego na głównej sieci kolejowej wymaga uzyskania zezwolenia na wprowadzenie do obrotu. Typy pojazdów kolejowych (wagonów towarowych, wagonów pasażerskich, pojazdów specjalnych i pojazdów trakcyjnych, w tym lokomotyw manewrowych) przeznaczone do eksploatacji wyłącznie:

- na bocznicach kolejowych;
- na infrastrukturze kolei wąskotorowej;
- na infrastrukturze prywatnej;
- w metrze;
- w sieciach kolejowych, które są funkcjonalnie wyodrębnione z systemu kolei i przeznaczone tylko do prowadzenia przewozów wojewódzkich lub lokalnych;
- do użytku lokalnego, pojazdy historyczne oraz pojazdy turystyczne eksploatowane na sieci kolejowej, niezależnie od drogi kolejowej, po której się poruszają;

mogą być eksploatowane na podstawie świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdu kolejowego wydawanego przez Prezesa UTK. Te typy pojazdów nie podlegają przepisom dyrektywy 2016/797.

Katalog wnioskodawców w postępowaniu o wydanie świadectwa jest otwarty. Z wnioskiem może wystąpić każdy zainteresowany.

Świadectwo należy uzyskać dla pierwszego egzemplarza danego typu wyprodukowanego przez danego producenta. Przy dwóch pojazdach o zbliżonej charakterystyce technicznej, ale wyprodukowanych przez dwóch różnych producentów, wymagane jest uzyskanie dwóch odrębnych świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu.

W celu dopuszczenia do eksploatacji konieczne jest przeprowadzenie prób eksploatacyjnych. Na okres ich wykonania Prezes UTK wydaje świadectwo terminowe.

Do wniosku o wydanie świadectwa na czas określony należy dołączyć:

- certyfikat zgodności typu wydawany przez jednostkę organizacyjną uprawnioną do wykonywania badań technicznych;
- opinię techniczną jednostki organizacyjnej;
- porozumienie w sprawie wykonania prób eksploatacyjnych wraz z ich programem;
- potwierdzenie opłaty wstępnej od wniosku.

W razie niewykonania wszystkich prób w terminie ważności świadectwa możliwe jest wydanie nowego świadectwa na czas określony wynikający ze zaktualizowanego porozumienia w sprawie prób eksploatacyjnych.

Po wykonaniu wszystkich niezbędnych badań wnioskodawca może złożyć wniosek o wydanie świadectwa na czas nieokreślony, załączając do niego:

- certyfikat zgodności typu wydawany przez jednostkę organizacyjną uprawnioną do wykonywania badań technicznych;
- opinię techniczną jednostki organizacyjnej;
- pozytywną opinię eksploatacyjną wydaną przez podmiot, który eksploatował pojazd kolejowy podczas prób eksploatacyjnych;
- potwierdzenie opłaty wstępnej od wniosku.

Zakres badań technicznych określony w Rozporządzeniu 1923 może zostać ograniczony przez Prezesa UTK, w przypadku gdy typ pojazdu spełnia następujące warunki:

- posiada certyfikaty uprawnionych jednostek badawczych krajowych lub mających siedzibę na terytorium państw członkowskich Unii Europejskiej;
- był badany zgodnie z zakresem wymienionym w Rozporządzeniu 1923, posiada raporty potwierdzające pozytywne wyniki badań i jest eksploatowany na terytorium państw członkowskich Unii Europejskiej;
- posiada pozytywne opinie użytkowników z dotychczasowej eksploatacji, lub
- typ pojazdu kolejowego jest przeznaczony do modernizacji.

Opłaty za wydanie świadectwa na czas określony oraz nieokreślony są zgodne z pozycją X ppkt 3 rozporządzenia w sprawie opłat. Opłatę należy wnieść na konto bankowe Urzędu Transportu Kolejowego, zaś potwierdzenie jej dokonania załączyć do wniosku o wydanie świadectwa.

Opłatę tę należy wnieść na konto Urzędu Transportu Kolejowego:

47 1010 1010 0055 0022 3100 0000

W przypadku dokonywania opłat spoza Polski należy je wnosić na konto:

PL 47 1010 1010 0055 0022 3100 0000

SWIFT/BIC NBPLPLPW

Zachęcamy do złożenia wniosku w formie elektronicznej **poprzez platformę ePUAP**. Wniosek można złożyć również pocztą na adres Urząd Transportu Kolejowego, Al. Jerozolimskie 134, 02-305 Warszawa, bądź osobiście w godz. 8:15-16:15 od poniedziałku do piątku w siedzibie UTK w Warszawie bądź w wybranym Oddziale Terenowym UTK.

Świadectwo wydanie zostanie w terminie 2 miesięcy od złożenia kompletnego wniosku.

8. Spis skrótów i pojęć

| | | |
|-----|------------------------------------|---|
| 1. | Dyrektywa 2016/797 | dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/797 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei w Unii Europejskiej |
| 2. | Rozporządzenie 2018/545 | rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2018/545 z dnia 4 kwietnia 2018 r. ustanawiające uzgodnienia praktyczne na potrzeby procesu udzielania zezwoleń dla pojazdów kolejowych i zezwoleń dla typu pojazdu kolejowego zgodnie z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/797 |
| 3. | Rozporządzenie 2019/250 | rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2019/250 z dnia 12 lutego 2019 r. w sprawie wzorów deklaracji WE i certyfikatów dotyczących składników interoperacyjności i podsystemów kolei w oparciu o model deklaracji zgodności z dopuszczonym typem pojazdu kolejowego oraz w oparciu o procedury weryfikacji WE podsystemów zgodnie z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/797 oraz uchylające rozporządzenie Komisji (UE) nr 201/2011 |
| 4. | Rozporządzenie 1923 | Rozporządzenie Ministra infrastruktury i Rozwoju z dnia 13 maja 2014 r. w sprawie dopuszczania do eksploatacji określonych rodzajów budowli, urządzeń i pojazdów kolejowych |
| 5. | Ustawa o języku polskim | Ustawa z dnia 7 października 1999 r. o języku polskim |
| 6. | Ustawa o transporcie kolejowym | ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym |
| 7. | K.p.a. | ustawa z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego |
| 8. | Ustawa o systemach oceny zgodności | ustawa z dnia 13 kwietnia 2016 r. o systemach oceny zgodności i nadzoru rynku |
| 9. | Rozporządzenie w sprawie opłat | Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie opłat pobieranych przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, ich wysokości i trybu pobierania |
| 10. | OSS | punkt kompleksowej obsługi (ang. <i>One Stop-Shop</i>) |
| 11. | RDD | europejska baza dokumentów referencyjnych (ang. <i>Reference Document Database</i>) |
| 12. | Agencja | Agencja Kolejowa Unii Europejskiej |
| 13. | Prezes UTK | Prezes Urzędu Transportu Kolejowego |



Urząd Transportu Kolejowego
Al Jerozolimskie 134
02-305 Warszawa
www.utk.gov.pl