

Usprawnianie działania  
systemu kolejowego z myślą o  
społeczeństwie.

## Przewodnik

### *Przewodnik dotyczący wniosków o wydanie jednolitych certyfikatów bezpieczeństwa – przewodnik dla wnioskodawców*

	<i>Sporządzony przez</i>	<i>Poświadczony przez</i>	<i>Zatwierdzony przez</i>
<i>Imię i nazwisko</i>	M. SCHITTEKATTE	S. D'ALBERTANSON	T. BREYNE
<i>Stanowisko</i>	Team Leader	Technical Referent	Head of Unit
<i>Data</i>	04/05/2020	04/05/2020	04/05/2020
<i>Podpis</i>			

#### *Historia dokumentu*

<i>Wersja</i>	<i>Data</i>	<i>Uwagi</i>
1.0	29/06/2018	Wersja ostateczna do publikacji
1.1	28/03/2019	Część 6.1.2: niewielkie poprawki Część 8: cofnięcie certyfikatu w ERADIS Załącznik: wyjaśnienie w sprawie stosowania ENI
1.2	04/05/2020	Poprawki i uzupełnienia mające na celu dostarczenie wyjaśnień i dalszych informacji

*Niniejszy dokument stanowi prawnie niewiążące wytyczne Agencji Kolejowej Unii Europejskiej. Pozostaje on bez uszczerbku dla procesów decyzyjnych przewidzianych w mających zastosowanie przepisach unijnych. Ponadto dokonywanie wiążącej wykładni prawa Unii należy do wyłącznych kompetencji Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej.*

Polska Krajowa Władza Bezpieczeństwa udzieliła uprzejmej pomocy przy aktualizacji tłumaczenia tego przewodnika.  
W przypadku gdyby wystąpiły różnice między wersją przetłumaczoną a wersją angielską, pierwszeństwo ma wersja angielska.

## 1 Wprowadzenie

Przedsiębiorstwa kolejowe i zarządcy infrastruktury ponoszą pełną odpowiedzialność za bezpieczne funkcjonowanie systemu kolejowego i nadzór nad ryzykiem z tym związanym – każdy w odniesieniu do swojej części systemu. Uznano, że ustanowienie systemu zarządzania bezpieczeństwem będzie właściwym sposobem wypełniania tego obowiązku.

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.

Dostępu do infrastruktury kolejowej należy udzielać tylko tym przedsiębiorstwom kolejowym, które posiadają ważny jednolity certyfikat bezpieczeństwa.

Jednolity certyfikat bezpieczeństwa jest ważny dla danego obszaru działalności, tj. jednej lub kilku sieci w państwie członkowskim lub państwach członkowskich, w którym lub w których przedsiębiorstwo kolejowe zamierza prowadzić działalność.

W zależności od obszaru działalności organem wydającym (zwanym dalej również „organem wydającym certyfikat bezpieczeństwa”) może być albo Agencja Kolejowa Unii Europejskiej (zwana dalej również „Agencją”), albo właściwy krajowy organ ds. bezpieczeństwa. W celu poprawy przejrzystości w wytycznych przedstawionych w niniejszym dokumencie przyjęto wyjściowo, że organem odpowiedzialnym za wydawanie jednolitych certyfikatów bezpieczeństwa jest Agencja. Obejmuje to również kwestie współpracy z krajowym organem ds. bezpieczeństwa lub kilkoma takimi organami, zależnie od obszaru działalności. W przypadku gdy wniosek o jednolity certyfikat bezpieczeństwa jest skierowany do krajowego organu ds. bezpieczeństwa zastosowanie mają jednak te same wytyczne.

Niniejsze wytyczne stanowią dokument podlegający zmianom opracowany we współpracy z krajowymi organami ds. bezpieczeństwa oraz przedstawicielami sektora, który ma być ustawicznie udoskonalany w oparciu o informacje zwrotne przekazywane przez użytkowników, biorąc pod uwagę doświadczenia zgromadzone w trakcie wdrażania dyrektywy (UE) 2016/798 i obowiązujące prawo Unii.

### 1.1 Cel przewodnika

Celem niniejszych wytycznych jest wspieranie przedsiębiorstw kolejowych ubiegających się o jednolity certyfikat bezpieczeństwa w lepszym zrozumieniu procedury wydawania tego certyfikatu.

W wytycznych opisano w szczególności:

- › warunki, jakie należy spełnić, aby złożyć wniosek o jednolity certyfikat bezpieczeństwa;
- › proces składania wniosku o jednolity certyfikat bezpieczeństwa;
- › strukturę i treść dokumentacji wniosku składanej przez przedsiębiorstwo kolejowe;
- › szczegóły przebiegu oceny bezpieczeństwa;
- › warunki aktualizacji lub odnowienia jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa; oraz
- › warunki ograniczenia lub cofnięcia jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa.

### 1.2 Do kogo skierowany jest niniejszy przewodnik?

Niniejszy dokument jest skierowany do przedsiębiorstw kolejowych (zwanym dalej również „wnioskodawcą”), które chcą złożyć wniosek o jednolity certyfikat bezpieczeństwa.

### 1.3 Zakres

Dokument ten dostarcza szczegółowych i praktycznych informacji, które mają pomóc wnioskodawcom w zrozumieniu ustanowionych w prawie europejskim wymagań dotyczących jednolitych certyfikatów bezpieczeństwa. Uzupełnieniem niniejszego przewodnika jest opracowany przez krajowy organ ds. bezpieczeństwa przewodnik dot. składania wniosków. Przewodnik opracowany przez krajowy organ ds. bezpieczeństwa powinien zawierać opis i objaśnienia krajowych procedur administracyjnych, w tym wymaganych dokumentów, które wnioskodawca musi przedłożyć, by wykazać zgodność z przepisami krajowymi, a ponadto obowiązującą politykę językową krajowego organu ds. bezpieczeństwa (lub państwa członkowskiego) oraz dodatkowe informacje na temat trybu odwoływania się od decyzji krajowego organu ds. bezpieczeństwa.

### 1.4 Struktura wytycznych

Niniejszy dokument jest jednym z dwóch opublikowanych przez Agencję przewodników poświęconych wydawaniu jednolitych certyfikatów bezpieczeństwa – drugim jest *przewodnik dotyczący wniosków skierowany do organów*. Stanowi on również część kompendium wytycznych Agencji wspierających przedsiębiorstwa kolejowe, zarządców infrastruktury, krajowe organy ds. bezpieczeństwa i Agencję w wypełnianiu funkcji i wykonywaniu zadań zgodnie z dyrektywą (UE) 2016/798. Jak wspomniano powyżej, uzupełnieniem informacji opublikowanych w niniejszym przewodniku będą inne wytyczne, które zostaną opracowane przez krajowe organy ds. bezpieczeństwa.



Rys. 1: Kompendium wytycznych Agencji

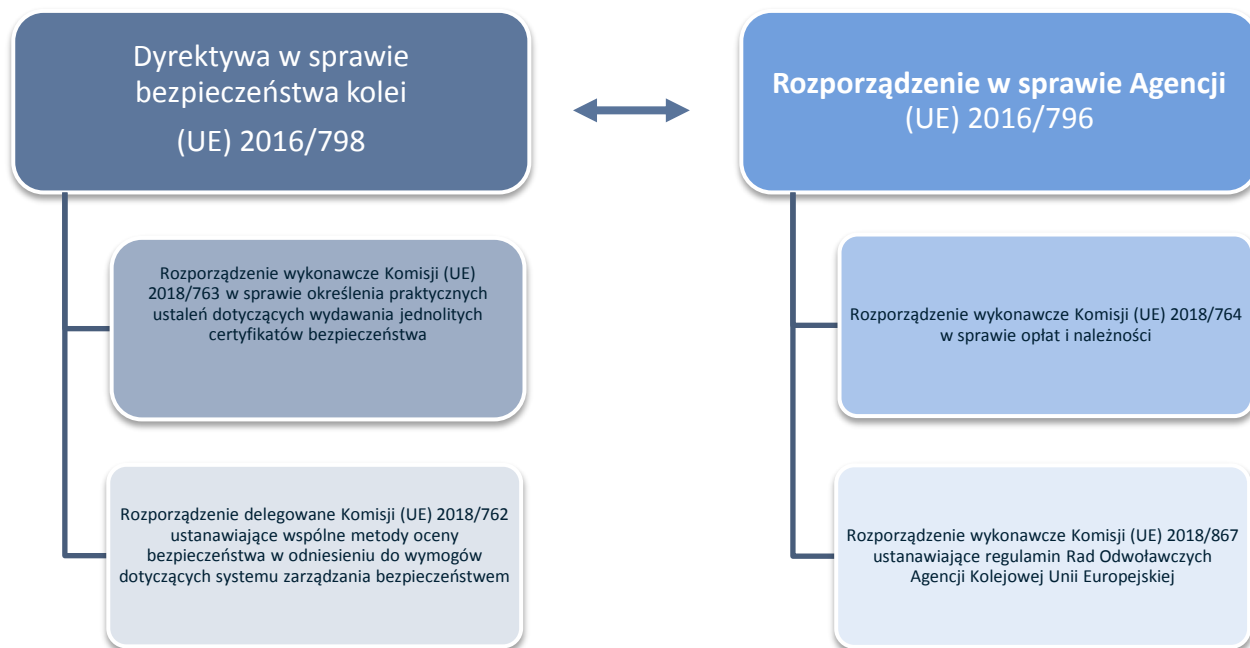
## 1.5 Europejskie ramy prawne

Dyrektywa (UE) 2016/798 w sprawie bezpieczeństwa kolei to jeden z trzech aktów ustawodawczych, które tworzą techniczny filar czwartego pakietu kolejowego. Celem jej jest uproszczenie i zharmonizowanie procedury oceny bezpieczeństwa z korzyścią dla wnioskodawców ubiegających się o jednolity certyfikat bezpieczeństwa poprzez zmniejszenie nakładanych na nich obciążeń i ograniczanie ponoszonych przez nich kosztów, niezależnie od planowanego obszaru działania i organu odpowiedzialnego za wydanie jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa.

Zgodnie z dyrektywą (UE) 2016/798 jednolity certyfikat bezpieczeństwa służy jako dowód na to, że dane przedsiębiorstwo kolejowe:

- › ustanowiło system zarządzania bezpieczeństwem zgodnie z art. 9 dyrektywy (UE) 2016/798;
- › spełnia wymogi określone w odnośnych zgłoszonych przepisach krajowych; oraz
- › może bezpiecznie prowadzić działalność.

Na Rys. 2 poniżej przedstawiono ogólne informacje na temat europejskich ram prawnych istotnych w kontekście wydawania jednolitych certyfikatów bezpieczeństwa.



Rys. 2: Przegląd europejskich ram prawnych

W **rozporządzeniu (UE) 2016/796 w sprawie Agencji** – jednym z dwóch pozostałych aktów ustawodawczych tworzących techniczny filar czwartego pakietu kolejowego – opisano m.in. rolę i obowiązki Agencji w kwestiach związanych z wydawaniem jednolitych certyfikatów bezpieczeństwa.

**Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2018/763** w sprawie określenia praktycznych ustaleń dotyczących wydawania jednolitych certyfikatów bezpieczeństwa dodatkowo zwiększa stopień harmonizacji podejścia do certyfikacji bezpieczeństwa na szczeblu unijnym i sprzyja współpracy między wszystkimi stronami zaangażowanymi w procedurę oceny bezpieczeństwa. Dlatego też w rozporządzeniu wyjaśniono obowiązki spoczywające na Agencji, krajowych organach ds. bezpieczeństwa i wnioskodawcy oraz ustanowiono przepisy niezbędne do zapewnienia sprawnej współpracy między nimi. W załączniku II do tego rozporządzenia przedstawiono uporządkowaną i podlegającą audytowi procedurę służącą zapewnieniu, aby właściwe organy (tj. Agencja i krajowe organy ds. bezpieczeństwa) podejmowały podobne decyzje w podobnych okolicznościach, oraz zagwarantowaniu odpowiedniego stopnia pewności co do tego, że wszystkie organy przeprowadzają ocenę w podobny sposób.

W załączniku I do **rozporządzenia delegowanego Komisji (UE) 2018/762** ustanawiającego wspólne metody oceny bezpieczeństwa w odniesieniu do wymogów dotyczących systemu zarządzania bezpieczeństwem (zwanego dalej również „rozporządzeniem delegowanym ustanawiającym CSM dotyczącymi systemu zarządzania bezpieczeństwem”) przedstawiono wymogi, które właściwe organy muszą stosować przy przeprowadzeniu oceny dotyczącej stosowności, spójności i adekwatności systemu zarządzania bezpieczeństwem przedsiębiorstwa kolejowego. Ponadto wnioskodawca ubiegający się o jednolity certyfikat bezpieczeństwa musi przedstawić dowody potwierdzające spełnienie tych wymogów w dokumentacji wniosku.

W **rozporządzeniu wykonawczym Komisji (UE) 2018/764** określono opłaty i należności na rzecz Agencji oraz warunki ich uiszczania, w szczególności:

- › opłaty i należności pobierane przez Agencję z tytułu wnoszonych do niej wniosków, uwzględniając koszty wykonywania zadań powierzonych krajowemu organowi ds. bezpieczeństwa; oraz

- › opłaty za usługi świadczone przez Agencję.

Opłaty i należności pobierane przez krajowy organ ds. bezpieczeństwa z tytułu wnoszonych do niego krajowych wniosków nie wchodzą w zakres powyższego rozporządzenia i tym samym podlegają przepisom na szczeblu krajowym.

**W rozporządzeniu wykonawczym Komisji (UE) 2018/867** ustanowiono wewnętrzny regulamin Rad Odwoławczych Agencji. W regulaminie zawarto opis procedur odwoławczych i arbitrażowych od decyzji Agencji ws. wydania jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa. Przedstawiono w nim również procedurę wniesienia odwołania od decyzji, zasady funkcjonowania Rad Odwoławczych i przeprowadzania głosowań, warunki zwrotu kosztów poniesionych przez członków Rad etc.

## Spis treści

<b>1</b>	<b>WPROWADZENIE .....</b>	<b>2</b>
1.1	CEL PRZEWODNIKA .....	2
1.2	DO KOGO SKIEROWANY JEST NINIEJSZY PRZEWODNIK? .....	2
1.3	ZAKRES .....	3
1.4	STRUKTURA WYTYCZNYCH .....	3
1.5	EUROPEJSKIE RAMY PRAWNE .....	4
<b>2</b>	<b>WARUNKI, JAKIE NALEŻY SPEŁNIĆ, ABY ZŁOŻYĆ WNIOSEK O JEDNOLITY CERTYFIKAT BEZPIECZEŃSTWA .....</b>	<b>9</b>
<b>3</b>	<b>JAK ZŁOŻYĆ WNIOSEK O JEDNOLITY CERTYFIKAT BEZPIECZEŃSTWA? .....</b>	<b>11</b>
3.1	SKŁADANIE WNIOSKU .....	11
3.2	PUNKT KOMPLEKSOWEJ OBSŁUGI .....	12
3.3	WYBÓR ORGANU WYDAJĄCEGO CERTYFIKAT BEZPIECZEŃSTWA .....	13
3.4	POLITYKA JĘZYKOWA .....	14
3.5	HONORARIA I OPŁATY .....	15
<b>4</b>	<b>OŚRODKI SZKOLENIOWE, PODMIOTY ODPOWIEDZIALNE ZA KONSERWACJĘ I TOWARY NIEBEZPIECZNE .....</b>	<b>16</b>
<b>5</b>	<b>STRUKTURA I TREŚĆ DOKUMENTACJI WNIOSKU .....</b>	<b>17</b>
<b>6</b>	<b>OCENA BEZPIECZEŃSTWA .....</b>	<b>19</b>
6.1	PROCEDURA OCENY BEZPIECZEŃSTWA .....	19
6.1.1	<i>Etap poprzedzający wszczęcie procedury rozpatrywania wniosku .....</i>	<i>21</i>
6.1.2	<i>Wpłygnięcie wniosku .....</i>	<i>22</i>
6.1.3	<i>Ocena wstępna .....</i>	<i>22</i>
6.1.4	<i>Ocena szczegółowa .....</i>	<i>24</i>
6.1.5	<i>Podjęcie decyzji i zakończenie oceny .....</i>	<i>25</i>
6.2	HARMONOGRAM OCENY BEZPIECZEŃSTWA .....	25
6.3	ŚRODKI AWARYJNE .....	27
6.4	UZGODNIENIA W KWESTII KOMUNIKACJI .....	27
6.5	ZARZĄDZANIE PROBLEMAMI .....	28
6.5.1	<i>Use of issue log (Dziennik kwestii spornych/problematycznych) .....</i>	<i>28</i>
6.5.2	<i>Categorisation of issues (Klasyfikacja kwestii spornych/problematycznych) .....</i>	<i>28</i>
6.6	AUDYTY, INSPEKCJE LUB WIZYTY .....	30
6.7	POWIĄZANIA POMIĘDZY PROCESAMI OCENY I NADZORU .....	31
<b>7</b>	<b>ARBITRAŻ, PONOWNE ROZPATRZENIE DECYZJI, ODWOŁANIE I KONTROLA SĄDOWA .....</b>	<b>32</b>
7.1.1	<i>Arbitraż .....</i>	<i>32</i>
7.1.2	<i>Ponowne rozpatrzenie decyzji .....</i>	<i>32</i>
7.1.3	<i>Odwołanie .....</i>	<i>33</i>
7.1.4	<i>Kontrola sądowa .....</i>	<i>34</i>
<b>8</b>	<b>AKTUALIZACJA LUB ODNOWIENIE JEDNOLITEGO CERTYFIKATU BEZPIECZEŃSTWA .....</b>	<b>35</b>
8.1	OCENA POTRZEBY AKTUALIZACJI JEDNOLITEGO CERTYFIKATU BEZPIECZEŃSTWA .....	35
8.1.1	<i>Rodzaj i zakres działalności .....</i>	<i>36</i>
8.1.2	<i>Rozszerzenie obszaru działalności: .....</i>	<i>37</i>
8.1.3	<i>Zmiany w ramach regulacyjnych w dziedzinie bezpieczeństwa .....</i>	<i>37</i>
8.1.4	<i>Zmiany w warunkach, w oparciu o które wydano jednolity certyfikat bezpieczeństwa .....</i>	<i>37</i>
8.1.5	<i>Przykłady zmian, które mogą wymagać aktualizacji certyfikatu bezpieczeństwa .....</i>	<i>38</i>
8.2	ODNOWIENIE JEDNOLITEGO CERTYFIKATU BEZPIECZEŃSTWA .....	39
<b>9</b>	<b>OGRANICZENIE LUB COFNIĘCIE JEDNOLITEGO CERTYFIKATU BEZPIECZEŃSTWA .....</b>	<b>41</b>

Polska Krajowa Władza Bezpieczeństwa udzieliła uprzejmej pomocy przy aktualizacji tłumaczenia tego przewodnika.  
W przypadku gdyby wystąpiły różnice między wersją przetłumaczoną a wersją angielską, pierwszeństwo ma wersja angielska.

**ZAŁĄCZNIK INSTRUKCJE UŻYTKOWANIA W ODNIESIENIU DO TREŚCI WNIOSKU O JEDNOLITY CERTYFIKAT  
BEZPIECZEŃSTWA.....42**



## 2 Warunki, jakie należy spełnić, aby złożyć wniosek o jednolity certyfikat bezpieczeństwa

Dyrektywa (UE) 2016/798 ma zastosowanie do systemu kolei w państwach członkowskich; zgodnie z jej przepisami przedsiębiorstwo kolejowe musi posiadać jednolity certyfikat bezpieczeństwa, aby uzyskać dostęp do infrastruktury kolejowej jednego państwa członkowskiego lub większej liczby państw członkowskich na zadeklarowanym przez siebie obszarze działalności.

Przedsiębiorstwa kolejowe, których działalność podstawowa polega na świadczeniu usług transportu towarowego lub pasażerskiego, muszą posiadać licencję, o której mowa w dyrektywie 2012/34/UE, niezależnie od tego, czy prowadzona przez nie działalność ogranicza się wyłącznie do dostarczania pojazdów trakcyjnych, czy też nie. Aby uzyskać dostęp do infrastruktury kolejowej, takie przedsiębiorstwa kolejowe muszą posiadać ważną licencję i ważny jednolity certyfikat bezpieczeństwa.

Przepisy dyrektywy (UE) 2016/798 mają zastosowanie wyłącznie do tych przedsiębiorstw kolejowych, które są objęte zakresem jej obowiązywania, co z kolei zależy od tego, czy dane państwo członkowskie dokonało transpozycji dyrektywy. Państwa członkowskie mogą ustanowić wyłączenia z zakresu obowiązywania dyrektywy (UE) 2016/798, a tym samym posiadanie jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa może nie być konieczne w przypadku:

- (a) *infrastruktury kolejowej, w tym bocznic, będącej własnością prywatną i wykorzystywanej przez właściciela lub operatora do celów, odpowiednio, ich własnego transportu towarowego lub transportu osób w celach niezarobkowych oraz pojazdów użytkowanych wyłącznie na takiej infrastrukturze;*
- (b) *infrastruktury i pojazdów przewidzianych wyłącznie do użytku lokalnego, historycznego lub turystycznego;*
- (c) *infrastruktury kolei lekkiej wykorzystywanej sporadycznie przez pojazdy kolei ciężkiej w warunkach eksploatacyjnych systemu kolei lekkiej, w przypadkach, gdy jest to konieczne do celów łączności w odniesieniu do wyłącznie tych pojazdów; oraz*
- (d) *pojazdów użytkowanych przede wszystkim na infrastrukturze kolei lekkiej, ale wyposażonych w pewne elementy składowe kolei ciężkiej konieczne do umożliwienia przejazdu po zamkniętym i ograniczonym odcinku infrastruktury kolei ciężkiej wyłącznie do celów łączności.*

Krajowe organy ds. bezpieczeństwa proszą się o zawarcie w swoich przewodnikach stosownych informacji i wyjaśnień wskazujących, czy w ich państwach stosuje się wymienione powyżej wyłączenia.

W niektórych przypadkach wyłączenia ustanowione przez dane państwo członkowskie (lub państwa członkowskie) w odniesieniu do planowanego obszaru działania mogą nie pokrywać się ze sobą. Na przykład działalność prowadzona na bocznicach stanowiących element prywatnej infrastruktury kolejowej może być wyłączona z zakresu obowiązywania dyrektywy (UE) 2016/798 w jednym państwie członkowskim, ale już nie w innym państwie członkowskim. W takich przypadkach przedsiębiorstwo kolejowe musi opisać i wyjaśnić w swoim wniosku rodzaj (lub rodzaje) działalności w poszczególnych państwach członkowskich, w których zamierza prowadzić działalność, wskazując przy tym – gdzie stosowne – wszelkie specyficzne uwarunkowania krajowe związane z planowanym typem działalności (zob. również pkt 2.6 w Załączniku).

W każdym bądź razie, we wniosku o jednolity certyfikat bezpieczeństwa zawsze należy wskazać planowany rodzaj (lub rodzaje) działalności w danym segmencie. Na przykład przedsiębiorstwo kolejowe zajmujące się wyłącznie dostarczaniem pojazdów trakcyjnych przystosowanych do ciągnięcia lub pchania wagonów towarowych musi posiadać jednolity certyfikat bezpieczeństwa na świadczenie usług przewozów towarowych (obejmujący przewóz ładunków niebezpiecznych lub nie). Jeżeli to samo przedsiębiorstwo

zamierza jednocześnie dostarczać pojazdy trakcyjne przystosowane do ciągnięcia lub pchania wagonów pasażerskich, musi posiadać również jednolity certyfikat bezpieczeństwa na świadczenie usług przewozów towarowych i pasażerskich (obejmujący przewóz ładunków niebezpiecznych lub nie i obejmujący przewóz kolejami dużych prędkości lub nie). Przedsiębiorstwa obsługujące pojazdy wykorzystywane do prac w zakresie utrzymania torów, które operują na sieci kolejowej objętej zakresem dyrektywy 2016/798, muszą być objęte systemem zarządzania bezpieczeństwem. Ponieważ większość tych przedsiębiorstw prowadzi działalność na szczeblu krajowym, mogą one spełnić ten wymóg, występując o przyznanie im odrębnych jednolitych certyfikatów bezpieczeństwa, albo świadcząc usługi w charakterze podwykonawców zarządcy infrastruktury i działając za pośrednictwem jego systemu zarządzania bezpieczeństwem. W tym drugim przypadku zarządca infrastruktury ponosi pełną odpowiedzialność za produkty dostarczane lub usługi świadczone przez jego podwykonawców, od których nie wymaga się posiadania jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa.

Choć można napotkać podobne przypadki, w których to samo przedsiębiorstwo nie podlega takiemu samemu sposobowi traktowania w zakresie certyfikacji bezpieczeństwa w poszczególnych państwach członkowskich (np. prowadzenie określonego rodzaju działalności w jednym państwie członkowskim może wiązać się z koniecznością posiadania jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa, podczas gdy prowadzenie tego samego rodzaju działalności w innym państwie członkowskim – nie), na szczeblu Unii dąży się do stosowania zharmonizowanego i spójnego podejścia do tej kwestii.



W ramach prowadzonej przez siebie działalności zarządcy infrastruktury mogą być zmuszeni do korzystania z pociągów, pojazdów służących do kontroli infrastruktury, maszyn torowych lub innych pojazdów specjalnego przeznaczenia w różnych celach, takich jak: przewóz materiałów lub pracowników w celach budowlanych lub w celach związanych z utrzymaniem infrastruktury, konserwacja obiektów infrastrukturalnych lub zarządzanie sytuacjami nadzwyczajnymi. W takim przypadku przyjmuje się, że zarządca infrastruktury działa w charakterze przedsiębiorstwa kolejowego objętego systemem zarządzania bezpieczeństwem i autoryzacją bezpieczeństwa zarządcy, dlatego też nie musi występować o wydanie odrębnego jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa, niezależnie od tego, czy jest właścicielem stosownych pojazdów, czy też nie.



Działania prowadzone na bocznicach, takie jak załadunek wagonów, stanowią działalność przemysłową powiązaną z określonego rodzaju działalnością kolejową, np. zestawianiem, przygotowywaniem i przemieszczaniem zestawów pojazdów, które mogą być pociągami lub które mogą być wykorzystywane w pociągach. Obejmuje to łączenie różnych pojazdów w celu uformowania zestawów pojazdów lub pociągów oraz ich przemieszczanie. Nie dopuszcza się możliwości przemieszczania pociągów lub zestawów pojazdów w ramach sieci kolejowej z upoważnienia zarządcy infrastruktury, jeżeli dany zarządca nie jest objęty jednolitym certyfikatem bezpieczeństwa (lub autoryzacją bezpieczeństwa). Oznacza to, że takich przemieszczeń mogą dokonywać wyłącznie przedsiębiorstwa kolejowe (lub zarządcy infrastruktury) posiadający ważne certyfikaty bezpieczeństwa (lub autoryzacje bezpieczeństwa) lub dowolna inna organizacja będąca podwykonawcą tych przedsiębiorstw kolejowych (lub zarządców infrastruktury) i objęta ich systemem zarządzania bezpieczeństwem.

### 3 Jak złożyć wniosek o jednolity certyfikat bezpieczeństwa?

#### 3.1 Składanie wniosku<sup>1</sup>

Przedsiębiorstwo kolejowe jest zobowiązane do złożenia wniosku o jednolity certyfikat bezpieczeństwa za pośrednictwem pojedynczego punktu kontaktowego punktu kompleksowej obsługi dostępnego na [stronie internetowej Agencji](#).



Zaleca się złożenie wniosku o jednolity certyfikat bezpieczeństwa **co najmniej 6 miesięcy** przed:

- (a) *planowaną datą rozpoczęcia każdej nowej operacji transportu kolejowego, co wiąże się z koniecznością uzyskania **nowego** jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa;*
- (b) *planowaną datą rozpoczęcia operacji transportu kolejowego w następstwie wprowadzenia jednej lub większej liczby istotnych zmian dotyczących rodzaju, zakresu lub obszaru działalności, co wiąże się z koniecznością **zaktualizowania** jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa; lub*
- (c) *upływem ważności aktualnie obowiązującego jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa, co wiąże się z koniecznością **odnowienia** jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa, aby utrzymać ciągłość prowadzonych operacji kolejowych.*

Wyznaczenie tych ram czasowych pozwala ograniczyć potencjalne ryzyko związane z wydłużeniem okresu przeprowadzania oceny. Na przykład, jeżeli jakość i kompletność dokumentacji wniosku nie są zadowalające i wnioskodawca potrzebuje więcej czasu na dostarczenie dodatkowych informacji, może to uniemożliwić przedsiębiorstwom kolejowym, które posiadają już stosowny certyfikat, planowe rozpoczęcie prowadzenia działalności lub zakłócić ciągłość działania tych przedsiębiorstw (zob. także sekcja 6.3).

Wniosek o jednolity certyfikat bezpieczeństwa może zostać odrzucony w następujących sytuacjach:

- (a) *jeżeli wnioskodawca złoży wniosek (o nowy certyfikat, aktualizację certyfikatu lub odnowienie certyfikatu) w sytuacji, w której inny złożony przez niego wniosek nie został jeszcze rozpatrzony, niezależnie do rodzaju, zakresu i obszaru działalności;*
- (b) *jeżeli wnioskodawca posiada już ważny jednolity certyfikat bezpieczeństwa wydany przez organ wydający certyfikat bezpieczeństwa i chce poszerzyć swój obszar działalności w innym państwie członkowskim lub w innych państwach członkowskich, składając wniosek o nowy jednolity certyfikat bezpieczeństwa w danym państwie członkowskim lub danych państwach członkowskich właściwych dla rozszerzonego obszaru działalności;*
- (c) *jeżeli wnioskodawca posiada już ważny jednolity certyfikat bezpieczeństwa i złożył wniosek o „nowy” certyfikat, niezależnie od rodzaju, zakresu i obszaru działalności;*
- (d) *jeżeli wnioskodawca nie posiada ważnego jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa, ale złoży wniosek o odnowienie lub aktualizację certyfikatu.*

W przypadku wystąpienia jakiegokolwiek z powyższych sytuacji punkt kompleksowej obsługi wystosuje ostrzeżenie do wnioskodawcy na wczesnym etapie procedury, tj. przed złożeniem przez niego wniosku, zwracając się o wprowadzenie stosownych zmian we wniosku.

<sup>1</sup> Przed złożeniem wniosku zaleca się, by wnioskodawca zwrócił się do organu wydającego certyfikat bezpieczeństwa w celu wstępnego rozeznania się w szczegółach procedury.

Jeżeli wnioskodawca złoży wniosek w punkcie kompleksowej obsługi pomimo otrzymania takiego wczesnego ostrzeżenia, organ wydający certyfikat bezpieczeństwa powinien skontaktować się z wnioskodawcą w celu uzyskania dodatkowych informacji. W zależności od wyjaśnień przedstawionych przez wnioskodawcę, organ wydający certyfikat bezpieczeństwa może odrzucić wniosek, lub – na życzenie wnioskodawcy – przerwać procedurę jego rozpatrywania.

Przy przechodzeniu z systemu regulacyjnego zgodnego z dyrektywą 2004/49/WE w sprawie bezpieczeństwa kolei na system regulacyjny zgodny z dyrektywą (UE) 2016/798 w sprawie bezpieczeństwa kolei punkt kompleksowej obsługi wystosuje również ostrzeżenie, jeżeli wnioskodawca, który posiada więcej niż jeden certyfikat bezpieczeństwa w części A, złoży wniosek o aktualizację lub odnowienie tylko jednego z tych certyfikatów. Ostrzeżenie to ma na celu poinformowanie wnioskodawcy o tym, że nowy jednolity certyfikat bezpieczeństwa zastąpi wszystkie aktualnie istniejące ważne certyfikaty. Należy zauważyć, że każdy **pierwszy** wniosek o wydanie jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa, niezależnie od tego, czy wnioskodawca wcześniej posiadał certyfikat bezpieczeństwa, czy nie, powinien być składany w punkcie kompleksowej obsługi jako „nowy” wniosek. Jeżeli wnioskodawca wcześniej posiadał certyfikat bezpieczeństwa zgodny z poprzednim systemem, organ certyfikujący w zakresie bezpieczeństwa może uwzględnić ten fakt podczas oceny dokumentacji.

Co do zasady po złożeniu wniosku w punkcie kompleksowej obsługi nie można go już zmienić, chyba że wnioskodawca o to wystąpi. W trakcie przeprowadzania oceny wnioskodawca może wystąpić również o przerwanie procedury rozpatrywania złożonego przez siebie wniosku, np. aby ograniczyć koszty w przypadku, gdy uzna, że wniosek nie jest dostatecznie dobrze przygotowany, aby mógł zostać pomyślnie rozpatrzony. Takie wnioski muszą zostać skierowane drogą urzędową do organu wydającego certyfikat bezpieczeństwa i zgłoszone w punkcie kompleksowej obsługi za pośrednictwem dziennika istotnych kwestii (zob. sekcja 3.2).

Wnioskodawca może rozpocząć procedurę składania nowego wniosku od poprzedniego żądania lub wniosku wniesionego na etapie poprzedzającym wszczęcie procedury rozpatrywania wniosku (zob. sekcja 6.1.1). Pozwala to uniknąć niespójności między poszczególnymi wnioskami, przyspieszając procedurę składania wniosku.

### 3.2 Punkt kompleksowej obsługi

Punkt kompleksowej obsługi to platforma informatyczna zarządzana przez Agencję i dostępna we wszystkich językach urzędowych Unii, za pośrednictwem której należy składać wszystkie wnioski o jednolity certyfikat bezpieczeństwa.

Aby złożyć wniosek o jednolity certyfikat bezpieczeństwa, wnioskodawca musi być zarejestrowanym użytkownikiem punktu kompleksowej obsługi. Zgodnie z obowiązującą definicją użytkownik to osoba fizyczna wyznaczona przez wnioskodawcę do zarządzania procesem składania wniosku w punkcie kompleksowej obsługi. Zaleca się szczególnie, by zarejestrowanym użytkownikiem była osoba z przedsiębiorstwa wnioskodawcy oraz by podjęto należyte działania w celu zapewnienia, by zawsze do tej funkcji przydzielona była osoba. Jednocześnie użytkownik składający wniosek w punkcie kompleksowej obsługi staje się osobą odpowiedzialną za kontakty, do której kierowane są wszystkie wiadomości dotyczące wniosku. Osoba odpowiedzialna za kontakty wnioskodawcy może jednak przekazać swoje uprawnienia do uzyskania dostępu do wniosku innym osobom ze swojej organizacji (lub spoza niej). Wnioskodawca ponosi wyłączną odpowiedzialność za zarządzanie użytkownikami wewnątrz swojej organizacji oraz za zarządzanie prawami dostępu powiązanych z wnioskami.

Dziennik istotnych kwestii to jedna z funkcji punktu kompleksowej obsługi stanowiąca kanał komunikacji między organami i wnioskodawcą w toku procedury oceny bezpieczeństwa. Po złożeniu wniosku organy rejestrują wszystkie zidentyfikowane problemy w dzienniku; po zarejestrowaniu problemów wnioskodawca

zostanie poproszony o odniesienie się do nich, zamieszczając stosowną odpowiedź bezpośrednio w dzienniku. Wnioskodawca może również tworzyć nowe kwestie w dzienniku istotnych kwestii, zwłaszcza gdy chce zwrócić się o przerwanie procedury rozpatrywania złożonego wniosku lub o ograniczenie zakresu wniosku.

Punkt kompleksowej obsługi służy rejestrowaniu wyników i rezultatów procesu oceny, a także powodów jej przeprowadzenia. Dostarcza on również wnioskodawcy informacji na temat statusu wszystkich etapów procedury oceny bezpieczeństwa, rezultatów oceny i decyzji w kwestii wydania jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa. Jeżeli w ocenę bezpieczeństwa zaangażowanych jest kilka organów, Agencja gromadzi wnioski z oceny przeprowadzonej przez poszczególne organy; następnie wnioskodawcę informuje się o ostatecznym rezultacie oceny za pośrednictwem punktu kompleksowej obsługi.

Z poziomu punktu kompleksowej obsługi można również zarządzać konfiguracją wszystkich wprowadzonych dokumentów. Wnioskodawca dysponuje dostępem do swojej dokumentacji wniosku, wyników i rezultatów oceny, oraz – w stosownych przypadkach – do jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa w trybie tylko do odczytu. Wnioskodawca może jednak, na wniosek organów, złożyć również nowe lub zmienione dokumenty w trakcie przeprowadzania oceny.

Każdy wnioskodawca ma prawo do przygotowania i złożenia w dowolnym momencie ważnych wniosków w punkcie kompleksowej obsługi zgodnie z obowiązującymi przepisami UE dotyczącymi kolei, specyfikacjami oraz warunkami korzystania z punktu kompleksowej obsługi. W przypadku, gdy Agencja występuje w charakterze organu certyfikującego w zakresie bezpieczeństwa, wniosek o wydanie jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa jest składany do Agencji, która musi przekazać dokumentację wniosku do krajowego organu lub organów bezpieczeństwa właściwych dla danego obszaru działalności w celu rozpatrzenia części dotyczącej przepisów krajowych.

W takich przypadkach, zgodność z wszelkimi formalnymi i merytorycznymi przepisami, wymogami, warunkami wstępnymi lub warunkami związanymi z kwestiami administracyjnymi, np.:

- › finalizowanie i formalne złożenie wniosku w punkcie kompleksowej obsługi;
- › treść formalnego potwierdzenia otrzymania wniosku przez Agencję;
- › wymóg podpisania wniosków i raportów Agencji w punkcie kompleksowej obsługi, w tym ostatecznych decyzji/aktów; oraz
- › wszelkie inne istotne kwestie regulowane przez prawo UE.

wchodzi w zakres wyłącznej odpowiedzialności Agencji, która określa odpowiednie specyfikacje. W związku z powyższym, w odniesieniu do wyżej wymienionych kwestii administracyjnych, wszystkie krajowe organy bezpieczeństwa uczestniczące w ocenie wniosku (gdy Agencja funkcjonuje jako organ certyfikujący w zakresie bezpieczeństwa) powinny uznać każdy wniosek złożony w punkcie kompleksowej obsługi za ważny, biorąc również pod uwagę, że gdy Agencja funkcjonuje jako organ certyfikujący w zakresie bezpieczeństwa, podlega ona prawu UE, a nie wymogom krajowym określonym w krajowym prawie administracyjnym państw członkowskich UE.

Dodatkowe informacje dotyczące punktu kompleksowej obsługi można znaleźć w *podręczniku użytkownika punktu kompleksowej obsługi*.

### 3.3 Wybór organu wydającego certyfikat bezpieczeństwa

W przypadku gdy obszar działania jest ograniczony do jednego państwa członkowskiego, wnioskodawca może wskazać, korzystając z punktu kompleksowej obsługi, który organ – Agencja czy krajowy organ ds.

bezpieczeństwa danego państwa członkowskiego – będzie odpowiedzialny za wydanie jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa.

Przedsiębiorstwa kolejowe mogą prowadzić działalność na obszarze, którego granice wyznaczają stacje będące przejściami granicznymi w sąsiednich państwach członkowskich. W takich przypadkach nie wymaga się od podmiotu rozszerzenia obszaru działalności, o ile charakterystyka sieci i zasady prowadzenia operacji są zbliżone, oraz – gdy po przeprowadzonych konsultacjach i zgodzie właściwych krajowych organów ds. bezpieczeństwa – działalność taka może zostać uznana się za działalność ograniczoną do terytorium jednego państwa członkowskiego. W stosownych przypadkach wnioskodawca jest zobowiązany do wskazania stacji będących przejściami granicznymi w swoim wniosku (zob. również sekcja 5).

Jeżeli obszar działalności wnioskodawcy nie ogranicza się do terytorium jednego państwa członkowskiego, Agencję uznaje się domyślnie za organ wydający certyfikat bezpieczeństwa; w takiej sytuacji wnioskodawca nie będzie mógł wskazać innego organu w punkcie kompleksowej obsługi.

Wybór organu wydającego certyfikat bezpieczeństwa jest wiążący do momentu zakończenia lub przerwania procedury oceny bezpieczeństwa, co oznacza, że wnioskodawca nie będzie w stanie zmienić wskazanego przez siebie organu po złożeniu wniosku o jednolity certyfikat bezpieczeństwa w punkcie kompleksowej obsługi.

Jeżeli obszar działalności ogranicza się do terytorium jednego państwa członkowskiego, na etapie poprzedzającym wszczęcie procedury rozpatrywania wniosku (zob. sekcja 6.1.1), wnioskodawca może zdecydować się skierować swój wniosek do innego organu. W takim przypadku w punkcie kompleksowej obsługi należy złożyć nowy wniosek o podjęcie działań poprzedzających wszczęcie procedury rozpatrywania wniosku dopiero po tym, jak pierwszy wniosek utraci ważność.

### 3.4 Polityka językowa

**Jeżeli funkcję organu wydającego certyfikat bezpieczeństwa pełni krajowy organ ds. bezpieczeństwa,** dokumentacja wniosku musi zostać sporządzona w języku urzędowym państwa członkowskiego właściwego dla planowanego obszaru działalności, jak wskazano w przewodniku dotyczącym wniosków opracowanym przez właściwy krajowy organ ds. bezpieczeństwa.

**Jeżeli funkcję organu wydającego certyfikat bezpieczeństwa pełni Agencja,** język, w którym należy sporządzić wniosek, ustala się w następujący sposób:

- › część dokumentacji wniosku dotyczącą utworzenia systemu zarządzania bezpieczeństwem należy sporządzić w jednym z języków urzędowych Unii;
- › część dokumentacji wniosku służącą wykazaniu zgodności ze zgłoszonymi przepisami krajowymi należy sporządzić w języku określonym przez państwo członkowskie właściwe dla planowanego obszaru działalności i wskazanym w przewodniku dotyczącym wniosków opracowanym przez właściwy krajowy organ ds. bezpieczeństwa.

Każdy krajowy organ ds. bezpieczeństwa właściwy dla planowanego obszaru działalności może zażądać od wnioskodawcy przedłożenia tłumaczeń części dokumentacji istotnych z punktu widzenia kontroli zgodności z obowiązującymi przepisami krajowymi na język uznawany przez ten krajowy organ ds. bezpieczeństwa. Zakres takiego żądania ogranicza się jednak do opisanego lub wykazania w inny sposób, jak przyjęte rozwiązania w zakresie zarządzania bezpieczeństwem przyczyniają się do spełnienia wymogów ustanowionych w zgłoszonych przepisach krajowych; krajowy organ ds. bezpieczeństwa nie może natomiast zażądać przetłumaczenia całego systemu zarządzania bezpieczeństwem.

Zaleca się, aby przy planowaniu wniosku o jednolity certyfikat bezpieczeństwa wnioskodawca wziął pod uwagę konieczność wykonania tłumaczenia tego wniosku.

### 3.5 Honoraria i opłaty

**Jeżeli funkcję organu wydającego certyfikat bezpieczeństwa pełni krajowy organ ds. bezpieczeństwa,** honoraria i opłaty pobiera krajowy organ ds. bezpieczeństwa zgodnie z obowiązującymi przepisami krajowymi. Dodatkowe informacje na ten temat można uzyskać w przewodniku dotyczącym wniosków opracowanym przez właściwy krajowy organ ds. bezpieczeństwa.

**Jeżeli funkcję organu wydającego certyfikat bezpieczeństwa pełni Agencja,** to ona pobiera honoraria i opłaty do celów związanych z wydawaniem nowych, zaktualizowanych lub odnowionych jednolitych certyfikatów bezpieczeństwa zgodnie z rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2018/764 ws. honorariów i opłat pobieranych przez Agencję Kolejową Unii Europejskiej i warunków ich płatności.



Honoraria i opłaty definiuje się w następujący sposób:

- › honoraria: kwoty należne z tytułu wydania, utrzymania ważności lub zaktualizowania jednolitych certyfikatów bezpieczeństwa;
- › opłaty: kwoty należne z tytułu wykonania innych usług, takich jak czynności poprzedzające wszczęcie procedury rozpatrywania wniosku, audyty, inspekcje lub wizyty.

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 krajowych organów ds. bezpieczeństwa, wynikających z rozpatrywania krajowej części wniosku.

Stawka godzinowa Agencji ustalana jest tak, by zrównoważyć ponoszone koszty bezpośrednie (np. wynagrodzenie personelu, koszty podróży) oraz koszty pośrednie (np. koszty świadczenia usług zarządzania/wsparcia, takich jak usługi świadczone przez sekretariat, dział finansów i koszty ogólne). Koszty audytów nie są uwzględnione w formule obliczeniowej i są naliczane oddzielnie.

Wszelkie koszty związane z działaniami poprzedzającymi wszczęcie procedury rozpatrywania wniosku (zob. sekcja 6.1.1) nalicza się zgodnie z powyższą metodą.

W przypadku odrzucenia wniosku lub przerwania procedury jego rozpatrywania na żądanie wnioskodawcy, jest on zobowiązany do pokrycia honorariów i opłat związanych z usługami, które zostały już świadczone.

Jeżeli Agencja jest organem wydającym certyfikat bezpieczeństwa, wysyłką powiadomień o wystawieniu faktur zarządza się poprzez punkt kompleksowej obsługi. Faktura jest dołączana do całości dokumentacji wniosku a powiadomienie o fakturze, łącznie z z informacją o terminie płatności, wysyłane jest do zarejestrowanego użytkownika, wyznaczonego przez wnioskodawcę do zarządzania dokumentacją wniosku. Proces powiadamiania o należnych płatnościach podlega tym samym zasadom, co informowanie o innych kwestiach w procesie oceny. Termin płatności ustala się zgodnie z aktem wykonawczym ws. honorariów i opłat: przypada on ciągu 60 dni kalendarzowych od daty powiadomienia wnioskodawcy o wystawieniu faktury.

Należy zwrócić uwagę na fakt, że wnioskodawca jest zobowiązany do zawarcia w swoim wniosku – jeżeli nie zrobił tego we wcześniejszym wniosku – podpisanego formularza dla podmiotów prawnych (LEF) wraz z dowodami potwierdzającymi, aby wykazać, że posiada zdolność prawną, oraz aby potwierdzić swój status.

#### 4 Ośrodki szkoleniowe, podmioty odpowiedzialne za konserwację i towary niebezpieczne

Zgodnie z art. 5 decyzji Komisji 2011/765/UE i art. 13 ust. 2 dyrektywy (UE) 2016/798, uznanie ośrodka szkoleniowego należącego do przedsiębiorstwa kolejowego może być wskazane w jego jednolitym certyfikacie bezpieczeństwa, jeżeli spełnione są następujące warunki wstępne:

- › Przedsiębiorstwo kolejowe nie jest jedynym dostawcą szkoleń na rynku;
- › Przedsiębiorstwo kolejowe prowadzi szkolenia tylko dla własnego personelu.

W takim przypadku zaleca się, aby właściwy krajowy organ bezpieczeństwa potwierdził uznanie ośrodka szkoleniowego przedsiębiorstwa kolejowego w swoim raporcie z oceny oraz aby oświadczenie o uznaniu ośrodka znalazło się w jednolitym certyfikacie bezpieczeństwa. Jeżeli wnioskodawca spełnia powyższe warunki, musi wskazać we wniosku, w polu na pozostałe informacje w formularzu wniosku, czy chce zostać uznany za ośrodek szkoleniowy w ramach wniosku o wydanie jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa.

Przedsiębiorstwa kolejowe działające jako podmioty odpowiedzialne za utrzymanie i utrzymujące pojazdy wyłącznie na potrzeby działalności własnej nie mają obowiązku posiadania „certyfikatu podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie” zgodnie z art. 3 ust. 2 lit. b) rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 779/2019. Ich system utrzymania musi być jednak zgodny z załącznikiem II do rozporządzenia (UE) 779/2019. Występując z wnioskiem o wydanie jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa na poparcie takiego wniosku, przedsiębiorstwo kolejowe musi przedstawić odpowiednie dowody na zgodność z załącznikiem.

W przypadku, gdy w zakresie działalności wnioskodawca wskazał towary niebezpieczne, powinien być świadomy, że organ certyfikujący w zakresie bezpieczeństwa będzie konsultować się z właściwym organem ds. przewozu kolejowego towarów niebezpiecznych. W przypadku, gdy organem certyfikującym w zakresie bezpieczeństwa jest Agencja, konsultacje te będą przeprowadzane za pośrednictwem odpowiednich krajowych organów bezpieczeństwa odpowiedzialnych za dany obszar działalności. Od wnioskodawcy oczekuje się wskazania właściwego organu ds. transportu towarów niebezpiecznych oraz przedstawienia w punkcie kompleksowej obsługi niezbędnych dowodów zgodności z przepisami dotyczącymi transportu kolejowego towarów niebezpiecznych w ramach systemu zarządzania bezpieczeństwem.



## 5 Struktura i treść dokumentacji wniosku

Dokumentacja wniosku obejmuje:

- › formularz wniosku;
- › podpisany formularz<sup>2</sup> dla podmiotów prawnych (LEF) wraz z dowodami potwierdzającymi służącymi wykazaniu, że wnioskodawca posiada zdolność prawną, i potwierdzeniu jego statusu. Jeżeli wnioskodawca wskazał specjalny adres do wysyłania faktur, zaleca się zamieścić tę informację w odrębnym pliku i przekazać do punktu kompleksowej obsługi;
- › dowody w postaci dokumentów potwierdzające, że wnioskodawca ustanowił system zarządzania bezpieczeństwem zgodnie z art. 10 ust. 3 lit. a) dyrektywy (UE) 2016/798;
- › dowody w postaci dokumentów potwierdzające, że wnioskodawca spełnia wymogi określone w odnośnych przepisach krajowych zgłoszonych zgodnie z art. 8 dyrektywy (UE) 2016/798;
- › wewnętrzne powiązania w dokumentacji systemu zarządzania bezpieczeństwem umożliwiające identyfikację dowodów jego zgodności ze stosownymi wymogi przewidzianymi w rozporządzeniu wykonawczym ustanawiającym CSM dotyczące systemu zarządzania bezpieczeństwem, wymogi przewidziane w obowiązującej technicznej specyfikacji interoperacyjności odnoszącej się do podsystemu „Ruch kolejowy”, a także mające zastosowanie przepisy krajowe; oraz
- › informacje o aktualnym statusie planu lub planów działań naprawczych służących rozwiązaniu, odpowiednio, wszelkich poważnych problemów związanych z przypadkami niezgodności oraz wszelkich innych problematycznych kwestii zidentyfikowanych w toku działań nadzorczych prowadzonych od czasu zakończenia poprzedniej oceny. W przypadku wniosku o odnowienie lub aktualizację istniejącego jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa, należy również przedstawić informacje dotyczące nierozstrzygniętych problemów pozostałych po zakończeniu poprzedniej oceny, gdzie jest to niezbędne.

Dokumentację wniosku należy złożyć drogą elektroniczną za pośrednictwem punktu kompleksowej obsługi, korzystając z formularzy internetowych dostępnych w systemie. W Załącznik do niniejszego przewodnika zawarto instrukcje użytkownika dotyczące treści wniosku o jednolity certyfikat bezpieczeństwa.

Wniosek musi być zwięzły, musi stanowić zamkniętą całość i musi zawierać wszystkie istotne informacje.

Korzystając z elektronicznych list kontrolnych udostępnionych w punkcie kompleksowej obsługi, wnioskodawca jest zobowiązany do przyporządkowania swoich poszczególnych dowodów w postaci dokumentów do:

- › wymogów przewidzianych w załączniku I do rozporządzenia delegowanego ustanawiającego CSM dotyczące systemu zarządzania bezpieczeństwem (dodatkowe informacje na temat tych wymogów można uzyskać w przewodniku Agencji poświęconym wymogom dotyczącym systemu zarządzania bezpieczeństwem);
- › wymogów przewidzianych w obowiązującej technicznej specyfikacji interoperacyjności odnoszącej się do podsystemu „Ruch kolejowy” (TSI OPE); oraz
- › wymogów przewidzianych w obowiązujących przepisach krajowych poszczególnych państw członkowskich właściwych dla obszaru działania.

Powyższe listy kontrolne (lub tabele korelacji) umożliwiają indeksowanie informacji w taki sposób, by zapewnić podmiotowi oceniającemu możliwość ich łatwego wyszukania – dotyczy to również łączy do dokumentów uzupełniających. Można zamieścić również odniesienia do innych dokumentów, by:

---

<sup>2</sup> Formularz (*Legal Entity Form, LEF*) który należy złożyć tylko w przypadku pierwszego wniosku i gdy Agencja jest jednostką certyfikującą bezpieczeństwo.

- › podmiot oceniający mógł upewnić się, że dokumenty te istnieją, i – w razie konieczności – zapoznać się z ich treścią; oraz
- › można było wystąpić o przekazanie tych dokumentów w celu ich zbadania w ramach późniejszych działań nadzorczych (np. audytu, inspekcji) po wydaniu jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa.

Choć w tekście wniosku można przywoływać fragmenty stosownych dokumentów, podmiot oceniający co do zasady nie musi opierać się na innych dokumentach, aby zgromadzić wymagane dowody.

Każdy krajowy organ ds. bezpieczeństwa jest zobowiązany do opisanie i wyjaśnienia w opracowanym przez siebie przewodniku dotyczącym wniosków wymogów przewidzianych w przepisach krajowych zgłoszonych przez jego państwo członkowskie.



Co do zasady, we wniosku o odnowienie lub aktualizację jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa również należy zawrzeć wszystkie elementy wchodzące w skład dokumentacji wniosku. Wnioskodawca powinien jednak wskazać i opisać zmiany w dowodach w postaci dokumentów przekazanych od momentu złożenia poprzedniego wniosku (po rozpatrzeniu którego wydano jednolity certyfikat bezpieczeństwa). Aby ułatwić zidentyfikowanie zmian wprowadzonych w dowodach w postaci dokumentów, wnioskodawca powinien zaznaczyć te zmiany w zaktualizowanych dokumentach i przedstawić stosowne wyjaśnienie dotyczące tych zmian. Dla określonych zmian o charakterze administracyjnym przewidziano procedurę uproszczoną.

## 6 Ocena bezpieczeństwa

### 6.1 Procedura oceny bezpieczeństwa

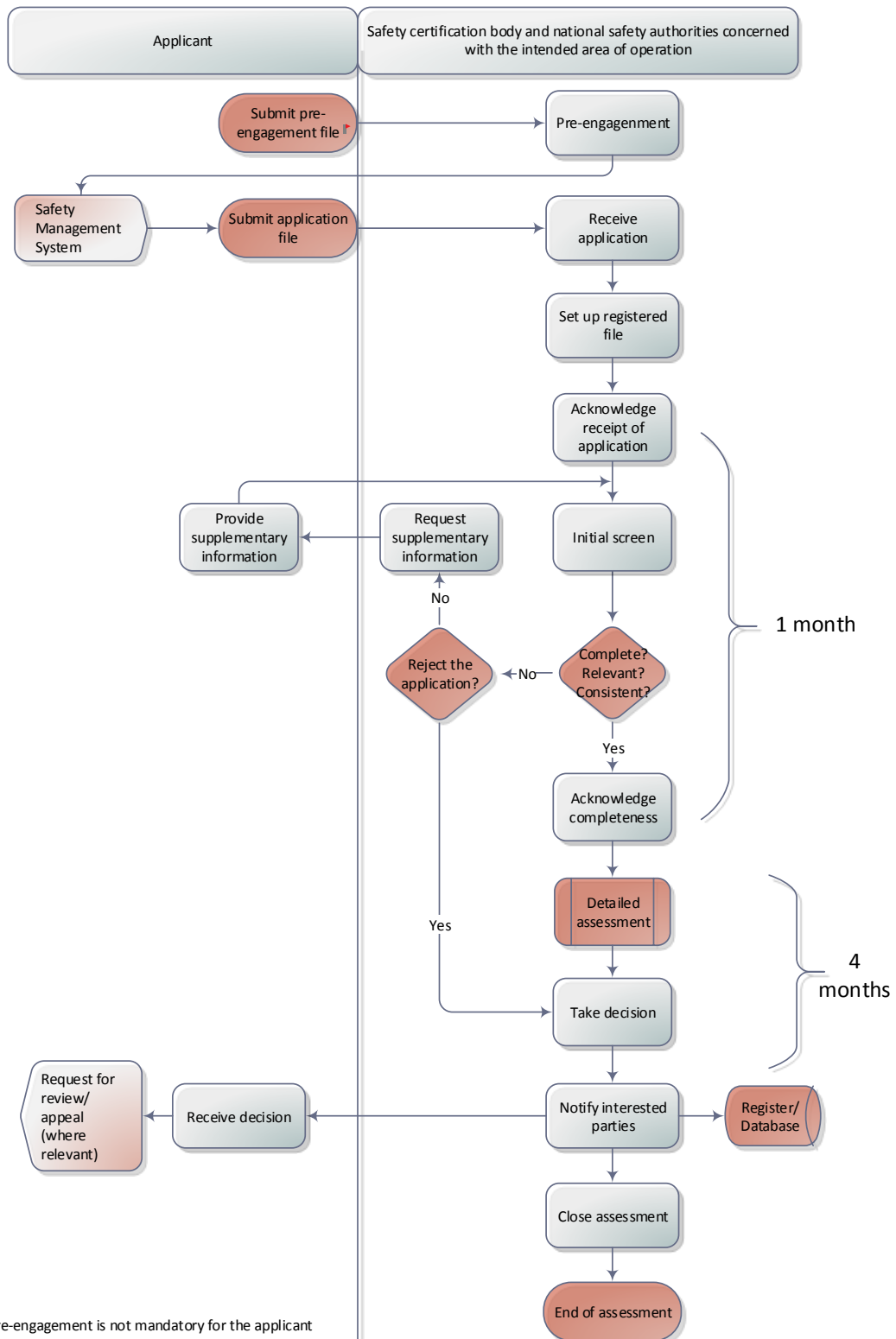
Procedura oceny bezpieczeństwa składa się z następujących etapów:



W poniższych sekcjach przedstawiono szczegółowe informacje na temat procedury oceny bezpieczeństwa z perspektywy wnioskodawcy.

Procedura oceny bezpieczeństwa ma charakter iteracyjny, jak przedstawiono na Rys. 3. Oznacza to, że organy właściwe dla planowanego obszaru działania są upoważnione do występowania z uzasadnionymi wnioskami o przekazanie dodatkowych informacji lub o ponowne złożenie poszczególnych części wniosku w toku oceny.

Bardziej szczegółowe informacje na temat procedury oceny bezpieczeństwa można uzyskać w *przewodniku Agencji dotyczącym wniosków o wydanie jednolitych certyfikatów bezpieczeństwa – przewodniku dla organów*.



Rys. 3: Procedura oceny bezpieczeństwa

Polska Krajowa Władza Bezpieczeństwa udzieliła uprzejmej pomocy przy aktualizacji tłumaczenia tego przewodnika. W przypadku gdyby wystąpiły różnice między wersją przetłumaczoną a wersją angielską, pierwszeństwo ma wersja angielska.

### 6.1.1 Etap poprzedzający wszczęcie procedury rozpatrywania wniosku

Zaleca się szczególnie, by wnioskodawca występował za pośrednictwem punktu kompleksowej obsługi o podjęcie określonych działań przed złożeniem swojego wniosku (o wydanie nowego certyfikatu bezpieczeństwa, aktualizację tego certyfikatu i jego odnowienie), by uzyskać bardziej szczegółowe informacje na temat warunków, jakie powinien spełniać wniosek, oraz aby zniwelować ryzyko wystąpienia opóźnień w procesie wydawania jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa, które mogłyby wywrzeć wpływ na ciągłość działania wnioskodawcy, na możliwie jak najwcześniejszym etapie.

Etap poprzedzający wszczęcie procedury rozpatrywania wniosku ma na celu:

- › ułatwienie nawiązania kontaktów na wczesnym etapie;
- › sprzyjanie budowaniu relacji pomiędzy podmiotem oceniającym lub podmiotami oceniającymi a wnioskodawcą;
- › zapewnienie możliwości zaznajomienia się z systemem zarządzania bezpieczeństwem wnioskodawcy; oraz
- › weryfikację, czy wnioskodawca uzyskał dostateczne informacje oraz czy dysponuje wiedzą na temat warunków, które powinien spełnić, przebiegu procedury oceny i trybu podejmowania decyzji.



Choć wnioskodawca nie musi brać udziału w etapie poprzedzającym wszczęcie procedury rozpatrywania wniosku, zaleca się przeprowadzenie tego etapu, ponieważ pozwala on ograniczyć potencjalne ryzyko na etapie oceny i usprawnia przebieg samej oceny. Wnioskodawca może postanowić, że chce od razu złożyć swój wniosek o jednolity certyfikat bezpieczeństwa bez etapu poprzedzającego. Jeżeli jednak wnioskodawca wystąpi o przeprowadzenie etapu poprzedzającego wszczęcie procedury rozpatrywania wniosku, poszczególne organy właściwe dla obszaru działania są zobowiązane do wzięcia udziału w tym etapie.

Zaleca się, by etap poprzedzający wszczęcie procedury rozpatrywania wniosku rozpoczął się z odpowiednim wyprzedzeniem przed planowaną datą złożenia wniosku o jednolity certyfikat bezpieczeństwa. W przypadku projektów o dużym stopniu złożoności zaleca się rozpoczęcie etapu poprzedzającego wszczęcie procedury rozpatrywania wniosku nie później niż 1 rok przed złożeniem wniosku o jednolity certyfikat bezpieczeństwa, aby zapewnić sprawną wymianę informacji pomiędzy poszczególnymi stronami i zapewnić wnioskodawcy wystarczająco dużo czasu na wprowadzenie we wniosek wszelkich niezbędnych zmian. Czas trwania etapu poprzedzający wszczęcie procedury rozpatrywania wniosku powinien być proporcjonalny do obszerności i stopnia złożoności przyszłego wniosku.

Aby zapewnić pełne wykorzystanie korzyści wynikających z przeprowadzenia etapu poprzedzającego wszczęcie procedury rozpatrywania wniosku, wnioskodawca powinien przedłożyć do organu wydającego certyfikat bezpieczeństwa dokumentację zawierającą przegląd w tym samym czasie, w którym zgłasza chęć uczestniczenia w etapie poprzedzającym wszczęcie procedury rozpatrywania wniosku. Dokumentacja musi zawierać informacje wymienione w pozycjach 1-6 załącznika 1 do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2018/763, z zastrzeżeniem, że ilość przekazywanych informacji nie ogranicza się do tego wykazu. Ponadto, od wnioskodawcy oczekuje się przedstawienia agendy spotkań oraz rejestrowania ich przebiegu: sporządzenia stosownych protokołów i udostępnienia ich wszystkim podmiotom zaangażowanym w przebieg procedury do wglądu i zatwierdzenia. Zapisy przebiegu spotkań mogą być zarchiwizowane w punkcie kompleksowej obsługi, by ułatwić przeprowadzanie przyszłych ocen bezpieczeństwa. Wytyczne odnośnie angażowania punktu kompleksowej obsługi w procedowanie wniosku o jednolity certyfikat bezpieczeństwa stosowane są również przy wniosku o przeprowadzenie etapu poprzedzającego wszczęcie procedury rozpatrywania wniosku (zob. Załącznik, aby uzyskać dodatkowe informacje).



Wszelkie działania podejmowane na etapie poprzedzającym wszczęcie procedury rozpatrywania wniosku wiążą się z koniecznością uiszczenia opłaty (zob. Sekcja 3.5) i podlegają standardowym zasadom w zakresie komunikowania (zob. sekcja 6.4). Dokumenty przekazane przez wnioskodawcę oraz dokumenty opracowane na etapie poprzedzającym wszczęcie procedury rozpatrywania wniosku, a także, w stosownych przypadkach, rejestry podejmowanych działań koordynacyjnych archiwizuje się punkcie kompleksowej obsługi.

Jeżeli wnioskodawca wystąpił o zorganizowanie etapu poprzedzającego wszczęcie procedury rozpatrywania wniosku, dokonany przez niego wybór organu wydającego certyfikat bezpieczeństwa pozostaje wiążący do momentu:

- › wniesienia wniosku o jednolity certyfikat bezpieczeństwa przez wnioskodawcę; lub
- › wystąpienia przez wnioskodawcę o zakończenie etapu poprzedzającego wszczęcie procedury rozpatrywania wniosku. W takim przypadku wnioskodawca wciąż może ponownie wystąpić o zorganizowanie etapu poprzedzającego wszczęcie procedury rozpatrywania wniosku i wybrać inny organ wydający certyfikat bezpieczeństwa.

Przed złożeniem wniosku o jednolity certyfikat bezpieczeństwa należy zakończyć etap działań poprzedzających wszczęcie procedury rozpatrywania wniosku na żądanie wnioskodawcy lub na wspólny wniosek zainteresowanych stron.

### 6.1.2 Wpłynięcie wniosku

Po złożeniu wniosku o jednolity certyfikat bezpieczeństwa (wydanie nowego certyfikatu, aktualizację certyfikatu lub odnowienie certyfikatu) punkt kompleksowej obsługi automatycznie i niezwłocznie potwierdza wpłynięcie wniosku. Powiadomienie przesyłane wnioskodawcy zawiera również informacje o dacie rozpoczęcia oceny – data ta ma istotne znaczenie dla monitorowania realizacji kluczowych punktów oceny i dla monitorowania przestrzegania obowiązujących terminów.

### 6.1.3 Ocena wstępna

Etap oceny wstępnej służy zapewnieniu odpowiedniości, istotności i spójności przekazanych przez wnioskodawcę dowodów w postaci dokumentów, tak aby można było przystąpić do oceny szczegółowej. Organy właściwe dla obszaru działania analizują dokumentację wniosku, każdy w zakresie, który go dotyczy, aby:

- › ustalić, czy struktura wniosku i zawarte w nim odniesienia są wystarczające do zagwarantowania skutecznego przeprowadzenia oceny i jej odpowiedniego udokumentowania;
- › ustalić, czy przedstawione dowody potwierdzają spełnienie obowiązujących wymogów; oraz
- › potwierdzić aktualny status realizacji opracowanego przez wnioskodawcę planu lub opracowanych przez wnioskodawcę planów działań naprawczych służących rozwiązaniu, odpowiednio, wszelkich poważnych problemów związanych z przypadkami niezgodności oraz wszelkich innych problematycznych kwestii zidentyfikowanych w toku działań nadzorczych prowadzonych od czasu zakończenia poprzedniej oceny. Jeżeli chodzi o wniosek o odnowienie lub aktualizację istniejącego jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa, należy również przedstawić – w stosownych przypadkach – informacje o wszelkich nierozstrzygniętych problemach pozostałych po zakończeniu poprzedniej oceny.

W ciągu pierwszego miesiąca od daty wpłynięcia wniosku organy biorące udział w ocenie bezpieczeństwa sprawdzają, każdy w zakresie, który go dotyczy, czy:

- › wnioskodawca przekazał informacje wymagane zgodnie z obowiązującymi przepisami;
- › przedstawione we wniosku dowody oraz jego struktura i zawarte w nim odniesienia (np. odniesienia do podręcznika dotyczącego systemu zarządzania bezpieczeństwem i odesłania do innych procedur i przepisów) są wystarczające do zagwarantowania skutecznego przeprowadzenia oceny i jej odpowiedniego udokumentowania; oraz
- › poziom poprawności językowej wniosku jest zadowalający.

W zależności od tego, czy wniosek dotyczy wydania pierwszego certyfikatu, odnowienia certyfikatu czy jego aktualizacji, zastosowanie będą miały różne wymagania. Jeżeli chodzi o **wniosek o wydanie certyfikatu po raz pierwszy**, zastosowanie mają wszystkie wymagania przewidziane w załączniku I do rozporządzenia delegowanego ustanawiającego CSM dotyczące systemu zarządzania bezpieczeństwem (uwzględniając stosowne wymagania przewidziane w TSI OPE) oraz wymagania ustanowione w odnośnych przepisach krajowych. Jeżeli chodzi o **wnioski o odnowienie i aktualizację certyfikatów**, obowiązujące wymagania mogą różnić się w zależności od danego przypadku, i choć organy zaangażowane w ocenę bezpieczeństwa mogą wstępnie ocenić, czy przedstawiono dowody potwierdzające spełnienie stosownych wymogów, w niektórych przypadkach definitywne potwierdzenie tych wymogów będzie możliwe dopiero na etapie oceny szczegółowej.

Krajowy organ ds. bezpieczeństwa sprawdza również, czy przekazane przez wnioskodawcę dowody w postaci dokumentów dotyczące właściwego obszaru działalności zostały wyraźnie wskazane i czy wzięto pod uwagę wyłączenia z obowiązku posiadania jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa ustanowione w danym państwie członkowskim zgodnie z art. 3 dyrektywy (UE) 2016/798.

W przypadku nieprzekazania jakichkolwiek wymaganych informacji, w przypadku, gdy we wniosku nie przedstawiono wystarczających dowodów lub w przypadku, gdy dowody przedstawiono w niewystarczająco jasny sposób, np. z uwagi na niezadowalający poziom poprawności językowej, wnioskodawca zostanie poproszony o uzupełnienie brakujących informacji lub o przedstawienie wyjaśnień za pośrednictwem dziennika istotnych kwestii. Jeżeli poprawność językowa wniosku jest na tyle niezadowalająca, że uniemożliwia zrozumienie wniosku na poziomie niezbędnym do przeprowadzenia oceny bezpieczeństwa, dopuszcza się możliwość zlecenia przetłumaczenia wniosku, jeżeli wykonanie takiego tłumaczenia w wyznaczonym terminie będzie możliwe. W przypadku braku możliwości wykonania stosownego tłumaczenia w terminie jednego miesiąca można albo wydłużyć okres przeprowadzania wstępnej oceny o jeden miesiąc, albo odrzucić wniosek.

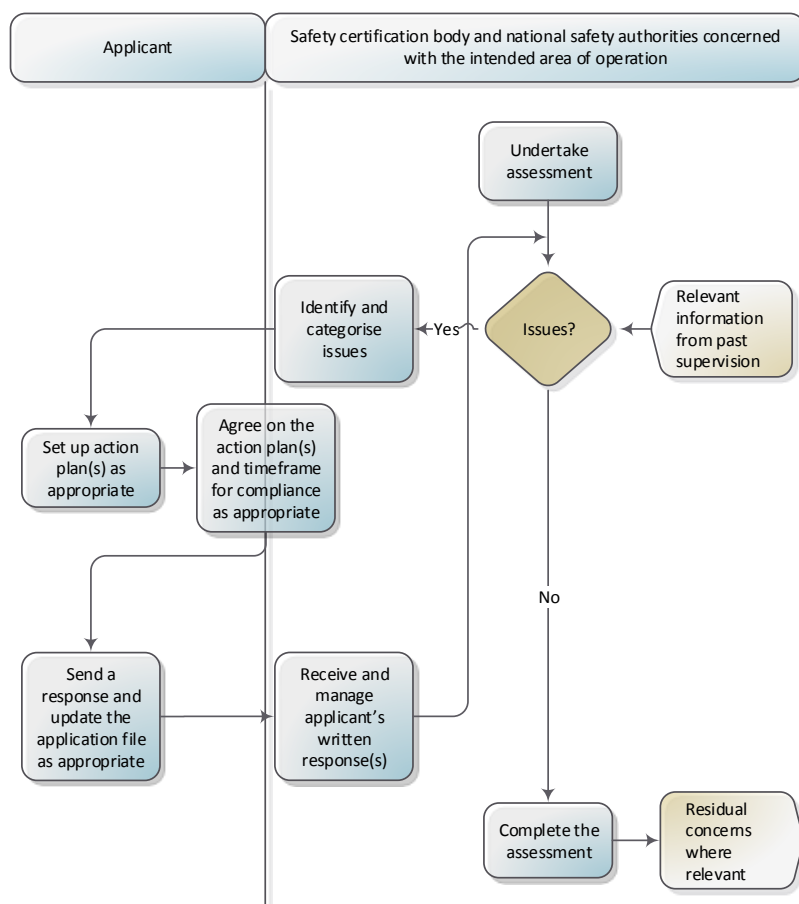
Zważywszy na zapisy art. 10 ust. 1-3 dyrektywy 2016/798 ws. bezpieczeństwa kolei, wątpliwości nie powinno budzić, iż podmiot wnioskujący o jednolity certyfikat bezpieczeństwa powinien posiadać rozsądny plan prowadzenia operacji przewozów kolejowych w stosunkowo krótkim okresie czasie po wydaniu jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa, o który się ubiega. Założenie to wynika z faktu, iż dane przedsiębiorstwo kolejowe powinno mieć system zarządzania bezpieczeństwem, który pozwala na nadzór nad ryzykiem i spełnia wymagania ustanowione w TSI oraz innych obowiązujących przepisach. Oznacza to również, że dany podmiot jest w stanie dostarczyć do organu dokonującego oceny informacje o taborze kolejowym, który będzie używany na danym obszarze i w danym rodzaju wykonywanych operacji, kompetencji personelu itp. Proces oceny bezpieczeństwa nie jest tylko „papierowym” i powinien mieć rzeczywiste podstawy. W przypadku gdy organ wydający certyfikat bezpieczeństwa otrzyma wniosek o jednolity certyfikat bezpieczeństwa, który nie zawiera informacji wystarczających do należytej oceny, czy system zarządzania bezpieczeństwem wnioskodawcy jest zdolny kontrolować ryzyka, jest kompletny i odnosi się do rzeczywistej działalności, powinien być gotowy odrzucić wniosek i doradzić wnioskodawcy, by złożył go ponownie, gdy będzie miał realistyczne perspektywy prowadzenia działalności.

Organ wydający certyfikat bezpieczeństwa podejmuje ostateczną decyzję w kwestii kompletności, istotności i spójności dokumentacji wniosku i powiadamia wnioskodawcę o treści wydanej przez siebie decyzji za pośrednictwem punktu kompleksowej obsługi.

#### 6.1.4 Ocena szczegółowa

Ocena szczegółowa rozpoczyna się po wydaniu pozytywnej decyzji w kwestii kompletności, stosowności i spójności wniosku. Każdy organ przeprowadza szczegółową ocenę tej części dokumentacji wniosku, która go dotyczy. Na tym etapie każdy organ:

- › analizuje rezultaty wcześniejszych działań nadzorczych zgromadzone na etapie oceny wstępnej (w stosownych przypadkach);
- › przeprowadza ocenę dowodów przedstawionych przez wnioskodawcę;
- › sporządza swoją opinię w kwestii wydania jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa.



Rys. 4: Ocena szczegółowa

Bazując na informacjach zgromadzonych na wcześniejszych etapach, organy zaangażowane w ocenę bezpieczeństwa określają zakres oceny i ustalają, czy wykryte problemy powinny zostać dokładniej zbadane w ramach audytów lub inspekcji na miejscu (zob. również sekcja 6.6).



Jeżeli chodzi o wniosek dotyczący aktualizacji lub odnowienia certyfikatu (zob. również sekcja 8), organy są zobowiązane do ustanowienia ukierunkowanego i proporcjonalnego podejścia w zakresie przeprowadzania ponownej oceny.

Na etapie oceny szczegółowej, podobnie jak miało to miejsce na etapie oceny wstępnej, organy zaangażowane w ocenę bezpieczeństwa niezwłocznie koordynują podejmowane przez siebie działania, aby omówić:

- › wszelkie problematyczne kwestie (np. przypadki niezgodności) oraz to, czy w danym przypadku należy wystąpić o dodatkowe informacje;
- › nierozwiązane problemy wykryte w ramach wcześniejszych działań nadzorczych;
- › środki awaryjne na wypadek, gdyby podjęcie ostatecznej decyzji potrwało dłużej niż pierwotnie planowano.

Podjmując tego rodzaju działania koordynacyjne, organy zaangażowane w ocenę bezpieczeństwa ustalają, które organy będą odpowiedzialne za zajmowanie się określonymi problemami związanymi z wnioskodawcą.

### 6.1.5 Podjęcie decyzji i zakończenie oceny

Decyzję w kwestii tego, czy w danym przypadku należy wydać jednolity certyfikat bezpieczeństwa, czy też nie, podejmuje zawsze organ wydający certyfikat bezpieczeństwa. Decyzję, na którą składa się – w stosownych przypadkach – pismo przewodnie, sprawozdanie z oceny i jednolity certyfikat bezpieczeństwa, rejestruje się w punkcie kompleksowej obsługi, po czym powiadamia się wnioskodawcę o jej wydaniu drogą elektroniczną. Wnioskodawca może również pobrać decyzję z punktu kompleksowej obsługi, korzystając z funkcji biblioteki.

W przypadku wydania decyzji odmownej wnioskodawca może jeszcze zwrócić się do organu wydającego certyfikat bezpieczeństwa o zmianę treści decyzji (zob. również sekcja 7.1.2). Jeżeli wnioskodawca jest niezadowolony z decyzji, może wnieść odwołanie (zob. sekcja 7.1.3) do właściwego organu – krajowej jednostki odwoławczej (jeżeli rolę organu wydającego certyfikat bezpieczeństwa pełni krajowy organ ds. bezpieczeństwa) albo Rady Odwoławczej (jeżeli rolę organu wydającego certyfikat bezpieczeństwa pełni Agencja). Przed odwołaniem się od decyzji organu wydającego certyfikat bezpieczeństwa wnioskodawca jest jednak zobowiązany do wystąpienia o zmianę treści decyzji.

Wnioskodawca może również wystąpić o przeprowadzenie kontroli sądowej (zob. sekcja 7.1.4).

Organ wydający certyfikat bezpieczeństwa zamyka procedurę administracyjną, upewniając się, że wszystkie dokumenty i zapisy zostały poddane przeglądowi, uporządkowane i zarchiwizowane w punkcie kompleksowej obsługi.

## 6.2 Harmonogram oceny bezpieczeństwa

Zgodnie z art. 6 rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2018/763 harmonogramem sporządzonym na potrzeby pomyślnego przeprowadzenia oceny bezpieczeństwa zarządza się w następujący sposób:

- › na sprawdzenie kompletności dokumentacji wniosku przysługuje **okres 1 miesiąca** (zob. również sekcja 6.1.3). Bieg tego okresu rozpoczyna się w dniu wpłynięcia dokumentacji wniosku. W przypadku gdy krajowy organ ds. bezpieczeństwa pełni funkcję organu wydającego certyfikat bezpieczeństwa, data ta odpowiada pierwszemu dniu robocznemu w danym państwie członkowskim, następującemu po potwierdzeniu wpłynięcia dokumentacji wniosku. W przypadku gdy Agencja pełni funkcję organu wydającego certyfikat bezpieczeństwa, data ta odpowiada pierwszemu dniu robocznemu wspólnemu

---

Polska Krajowa Władza Bezpieczeństwa udzieliła uprzejmej pomocy przy aktualizacji tłumaczenia tego przewodnika.  
W przypadku gdyby wystąpiły różnice między wersją przetłumaczoną a wersją angielską, pierwszeństwo ma wersja angielska.

dla organu wydającego certyfikat bezpieczeństwa i krajowych organów ds. bezpieczeństwa właściwych dla obszaru działania, następującemu po potwierdzeniu wpłynięcia dokumentacji wniosku. Przed upłynięciem tego okresu organ wydający certyfikat bezpieczeństwa musi poinformować wnioskodawcę, że dokumentacja jest kompletna, albo poprosić o stosowne informacje uzupełniające, wyznaczając rozsądny termin na ich przekazanie;

- › na zakończenie oceny szczegółowej dotyczącej dokumentacji wniosku (zob. również sekcja 6.1.4) przysługuje **okres 4 miesięcy**, który rozpoczyna się powiadomieniem o kompletności dokumentacji wniosku i kończy powiadomieniem wnioskodawcy o decyzji dotyczącej wydania jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa.

Organ wydający certyfikat bezpieczeństwa zachęca się jednak do zakończenia procedury oceny przed upływem tych terminów, aby zmniejszyć stopień złożoności, skrócić czas trwania i obniżyć koszty procedury certyfikacji.



W trakcie oceny bezpieczeństwa różne organy mogą wystąpić z wnioskiem o przekazanie dodatkowych informacji i udzielenie dodatkowych wyjaśnień, każdy z nich w odniesieniu do części oceny, za którą ponosi odpowiedzialność – organy te muszą każdorazowo precyzyjnie wskazać przedmiot wniosku i termin na udzielenie odpowiedzi. Jeżeli złożenie wniosku o przekazanie dodatkowych informacji lub o udzielenie dodatkowych wyjaśnień może potencjalnie wpłynąć na pracę innych organów, poszczególne organy zachęca się do skoordynowania swoich działań, aby uniknąć kilkukrotnego przekazania wnioskodawcy tego samego wniosku. Złożenie takich wniosków zasadniczo nie prowadzi do wydłużenia okresu oceny, chyba że w rezultacie ich złożenia dojdzie do wykrycia poważnych niedociągnięć/ przypadków braku zgodności lub licznych drobnych niedociągnięć/ przypadków braku zgodności, które uniemożliwią dalsze prowadzenie oceny lub jej części.

Wszystkie decyzje w kwestii wydłużenia okresu oceny podejmuje organ wydający certyfikat bezpieczeństwa po skoordynowaniu swoich działań z poszczególnymi krajowymi organami ds. bezpieczeństwa właściwymi dla obszaru działalności i w porozumieniu z wnioskodawcą. Wydłużony okres przeprowadzania oceny obejmuje zarówno czas potrzebny wnioskodawcy do przekazania żądanych informacji, jak i czas potrzebny właściwym organom do sprawdzenia, czy nowo przekazane informacje są zgodne z wystosowanym żądaniem. Jeśli odpowiedź nie jest satysfakcjonująca, organ wydający certyfikat bezpieczeństwa może nadal wydłużyć termin oceny lub zaproponować odrzucenie wniosku.

W przypadku gdy Agencja nie zgadza się z krajowym organem lub krajowymi organami ds. bezpieczeństwa właściwymi dla danego obszaru działalności w odniesieniu do wyników i rezultatów przeprowadzonej przez nie oceny (zob. również sekcja 7.1.1), termin przeprowadzenia oceny można również wydłużyć na następujące okresy:

- › okres współpracy w celu uzgodnienia oceny, którą obie strony mogą zaakceptować (tj. do 1 miesiąca);
- › okres, w którym sprawę przekazuje się do arbitrażu Radzie Odwoławczej Agencji (tj. do 1 miesiąca).

Jeśli krajowy organ/ krajowe organy ds. bezpieczeństwa przekazały sprawę do arbitrażu Radzie Odwoławczej Agencji, czas przyznany Agencji na podjęcie ostatecznej decyzji w oparciu o stanowisko Rady Odwoławczej obejmuje część terminu na przeprowadzenie oceny bezpieczeństwa.

Jeśli data zakończenia oceny nie pozwala na podjęcie decyzji przed datą wygaśnięcia obecnego jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa lub planowaną datą rozpoczęcia każdej nowej operacji transportu kolejowego (np. ze względu na nieterminowe złożenie przez wnioskodawcę dokumentacji wniosku lub uzgodnione wydłużenie terminu przeprowadzenia oceny), organy zaangażowane w ocenę bezpieczeństwa wspólnie z wnioskodawcą mogą zastosować środki awaryjne (zob. sekcja 6.3).

### 6.3 Środki awaryjne

Poszczególne organy mogą rozważyć zastosowanie środków awaryjnych, aby wyjść naprzeciw potencjalnym obawom związanym z wyznaczonym terminem na przeprowadzenie oceny, w szczególności jeśli wydaje się, że nie można wydać jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa na czas (np. przed planowaną datą rozpoczęcia nowej operacji transportu kolejowego). W takich przypadkach organ lub organy mogą poszukiwać sposobu na rozwiązanie problemu poprzez środki zaradcze, np. zwiększenie liczby pracowników przydzielonych do wniosku lub wydanie jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa z ograniczeniami lub warunkami stosowania.

Jeśli nie można wydać jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa na czas, ponieważ wnioskodawca nie złożył w prawidłowy sposób wszystkich wymaganych informacji, organy zachęca się do omówienia z wnioskodawcą poszczególnych możliwości, tzn. odrzucenia wniosku lub wydania jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa z ograniczeniami lub warunkami stosowania. Warunki użytkowania mogą odnosić się do:

- › okresu ważności certyfikatu, pod warunkiem że konieczny jest krótszy okres w celu zapewnienia skutecznej kontroli ryzyka wpływającego na bezpieczeństwo operacji kolejowych;
- › rodzaju działalności – na przykład jednolity certyfikat bezpieczeństwa nieobejmujący transportu ładunków niebezpiecznych;
- › obszaru działalności – na przykład jednolity certyfikat bezpieczeństwa nieobejmujący części planowanego obszaru działania.

Ponadto, zastosowanie środków awaryjnych może być konieczne, gdy istnieje prawdopodobieństwo, że certyfikat bezpieczeństwa wygaśnie przed zakończeniem procesu jego odnowienia z powodu późnego przedłożenia wniosku. Organy właściwe, po przeprowadzeniu częściowej oceny i na podstawie informacji z poprzednich działań nadzorczych, mogą, w stosownych przypadkach, wydać certyfikat z ograniczonym okresem obowiązywania i innymi obostrzeniami lub warunkami stosowania. Działanie to powinno pozwolić na wygenerowanie odpowiedniego okresu czasu na ocenę szczegółową i po zakończeniu procesu oceny na wydanie jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa na okres 5 lat.

### 6.4 Uzgodnienia w kwestii komunikacji

Spotkania (twarzą w twarz lub tele/wideokonferencje) lub każdy rodzaj działań koordynacyjnych angażujących wnioskodawcę można zaplanować na wniosek każdej strony (tj. organu lub organów, lub wnioskodawcy). Konieczność spotkania omawia się z pozostałymi stronami, aby określić, czy któraś z tych stron również weźmie udział w spotkaniu. W przypadku gdy takie spotkanie ma zostać zorganizowane, strona prosząca o spotkanie przekazuje pozostałym wszelkie istotne szczegóły, np. informacje na temat miejsca spotkania, daty, porządku spotkania, wkładu potrzebnego od każdej ze stron itp. Strona wnosząca o spotkanie prowadzi zapisy ze spotkań lub podejmuje każdy rodzaj działań koordynacyjnych oraz wysyła kopie do wszystkich uczestników i archiwizuje je w punkcie kompleksowej obsługi.

W przypadku gdy obszar działalności nie jest ograniczony do jednego państwa członkowskiego, każdy organ zaangażowany w ocenę bezpieczeństwa może zwrócić się do wnioskodawcy o dodatkowe informacje, każdy w odniesieniu do odpowiedniej części oceny. Organ wydający certyfikat bezpieczeństwa koordynuje proces występowania do wnioskodawcy o dodatkowe informacje (o informacje uzupełniające, spotkania itp.), by uniknąć dublowania zapytań kierowanych do wnioskodawcy. Jeżeli wnioskodawca nie dostarczy wymaganych informacji w obowiązującym go terminie, do wnioskodawcy i do organu występującego o informacje zostaje wysłane powiadomienie.

Współpraca pomiędzy stronami zaangażowanymi w procedurę oceny bezpieczeństwa jest z reguły prowadzona we wspólnie uzgodnionym języku.

Decyzja podjęta przez organ wydający certyfikat bezpieczeństwa oraz jej powody są zawsze udostępniane w języku wnioskodawcy (tj. w języku urzędowym Unii, który wybrano do sporządzenia dokumentacji wniosku).

Powyższe zasady mają zastosowanie do wszystkich rodzajów komunikacji ustnej i pisemnej; w tym do wszystkich sprawozdań istotnych dla oceny bezpieczeństwa i innych sprawozdań opracowanych w następstwie wizyty, inspekcji lub audytu (zob. również sekcję 6.6).

## 6.5 Zarządzanie problemami

### 6.5.1 Use of issue log (Dziennik kwestii spornych/problematycznych)

Organy zaangażowane w przeprowadzanie oceny bezpieczeństwa muszą ustalić, czy właściwe wymogi (zob. sekcję 6) zostały spełnione. W toku procedury oceny bezpieczeństwa podmioty oceniające mogą zgłosić problemy zarówno na etapie oceny wstępnej, jak i na etapie oceny szczegółowej. Wszystkie problemy przypisane do jednej z czterech poniższych kategorii są rejestrowane w **dzienniku istotnych kwestii** w punkcie kompleksowej obsługi, aby umożliwić komunikację i wymianę informacji pomiędzy poszczególnymi stronami.

Jeśli wniosek lub jego część posiada wady, organy zaangażowane w ocenę bezpieczeństwa mogą wystąpić do wnioskodawcy o informacje uzupełniające, wykorzystując dziennik istotnych kwestii i określając termin spodziewanej odpowiedzi, który jest ustalony w sposób racjonalny i proporcjonalny w stosunku do trudności z dostarczeniem informacji, o które wystąpiono. Następnie wnioskodawca dostarcza wymagane informacje za pośrednictwem dziennika istotnych kwestii. Jeśli wnioskodawca nie zgadza się z proponowanym terminem, może omówić jego kwestię z właściwym organem, który z kolei może podjąć decyzję o przesunięciu terminu z uwagi na oczekiwaną odpowiedź i odnotować ten fakt w dzienniku istotnych kwestii.

Aby skutek był pozytywny, pisemne odpowiedzi wnioskodawcy muszą w wystarczającym stopniu rozwiązać wyrażone obawy i wykazać, że proponowane przez wnioskodawcę środki spełniają stosowne wymogi. Wnioskodawca może złożyć nowe dokumenty lub sparafrazować części pierwotnie złożonych dokumentów, zastępując w oryginalnym wniosku elementy, które nie były satysfakcjonujące, wraz z wyjaśnieniem, w jaki sposób wprowadzone zmiany odnoszą się do wykrytych niedoskonałości. Wnioskodawca może ponadto dostarczyć odpowiednie informacje pomocnicze (np. procedury dotyczące systemu zarządzania bezpieczeństwem). Nowe lub zaktualizowane dokumenty składa się za pośrednictwem dziennika istotnych kwestii jako załączniki do odnośnych problemów. Wnioskodawca jest odpowiedzialny za wskazanie zmian wprowadzonych do wcześniej złożonych dokumentów (np. korzystając z opcji śledzenia zmian). Umożliwia to podmiotom oceniającym sprawdzenie, czy stosowne części dokumentów zostały odpowiednio zmienione i czy nie zmieniono innych części.

Również wnioskodawca może proponować działania mające na celu rozwiązanie problemów oraz wyznaczać terminy na podjęcie stosownych działań. Jeżeli właściwy organ nie wyraża zgody na przeprowadzenie zaproponowanych działań lub na wdrożenie zaproponowanego harmonogramu, powinien bezzwłocznie skontaktować się z wnioskodawcą w celu rozwiązania problemu i zarejestrować decyzję w dzienniku istotnych kwestii.

### 6.5.2 Categorisation of issues (Klasyfikacja kwestii spornych/problematycznych)

W art. 12 rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2018/763 wyszczególnia się cztery rodzaje problemów:

**Typ 1** jest związany z zapytaniem. W takim przypadku wzywa się wnioskodawcę o dostarczenie dodatkowych informacji w celu wyjaśnienia pewnych aspektów dokumentacji wniosku.

*W takim przypadku wnioskodawca może zostać wezwany do dostarczenia informacji mających na celu wyjaśnienie określonej kwestii budzącej pewne obawy. Na przykład schemat organizacyjny złożony przez wnioskodawcę wskazuje, że przydział obowiązków dotyczących spraw związanych z bezpieczeństwem układu się w pewien konkretny sposób. Jednakże z towarzyszących tekstów objaśniających wynika inny układ – co wskazuje na brak jasności w kwestii obowiązków dotyczących bezpieczeństwa.*

**Typ 2** jest związany ze spostrzeżeniem lub uwagą, które są pozostawione w gestii wnioskodawcy.

*Na przykład podmiot oceniający zauważył podczas analizy dokumentacji wniosku, że istnieją pewne niespójności pomiędzy przywoływanymi normami obowiązującymi w przedsiębiorstwie. Te rozbieżności są związane z różnymi normami stosowanymi przez różne działy przedsiębiorstwa i nie mają wpływu na bezpieczeństwo, ale muszą zostać zlikwidowane przez wnioskodawcę.*

**Typ 3** obejmuje przypadki nieznacznej niezgodności lub nierozstrzygnięte problemy. Podmiot oceniający zajmujący się danym problemem uzgadnia z wnioskodawcą, czy rozwiązanie tego problemu może zostać odłożone do czasu wydania jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa. W takim przypadku oczekuje się od wnioskodawcy, że rozwiąże ten problem przed złożeniem następnego wniosku o odnowienie lub aktualizację. Przed wydaniem jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa organy zaangażowane w przeprowadzenie oceny bezpieczeństwa muszą uzgodnić, który z nich będzie prowadził działania następcze względem tych problemów w obrębie swoich działań nadzorczych. Problemy typu 3, które nie zostały zamknięte przed wydaniem jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa, zostają zapisane w dzienniku istotnych kwestii w celu ponownej oceny podczas następnego składania wniosku o odnowienie/aktualizację.

*Zaklasyfikowanie problemu jako „typ 3” oznacza, że wskazany problem zostanie odnotowany, i pojawi się oczekiwanie, że zostanie rozwiązany przez wnioskodawcę podczas działań nadzorczych po przyznaniu jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa. Podmiot oceniający odpowiednio aktualizuje status nierozwiązanego problemu w dzienniku istotnych kwestii (tj. klasyfikuje problem jako „problem, którego rozstrzygnięcie odroczone do momentu podjęcia działań nadzorczych”). Nierozstrzygnięte problemy mogą zostać, przy uwzględnieniu informacji dostarczonych przez krajowy organ ds. bezpieczeństwa, rozwiązane przez organ wydający certyfikat bezpieczeństwa podczas działań związanych z następnym wnioskiem o odnowienie/aktualizację.*

*Na przykład podmiot oceniający zauważa, że wnioskodawca twierdzi, iż ustanowił proces monitorowania zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 1078/2012, ale podmiot oceniający ustalił, że proces zaakceptowało jedynie czterech z pięciu wykonawców. Wnioskodawca potwierdza, że wciąż oczekuje na ostateczne potwierdzenie od piątego wykonawcy, którego obowiązki mają obejmować zadania niezwiązane z bezpieczeństwem, takie jak czyszczenie pociągów. W takim przypadku podmiot oceniający może zaakceptować zapewnienia wnioskodawcy, że informacje zostaną dostarczone, i zmienić klasyfikację problemu, uznając go za nierozstrzygnięty problem, który zostanie rozwiązany w późniejszym terminie.*

**Typ 4** jest związany z przypadkiem wystąpienia poważnej niezgodności z wymogami, gdy z powodu braku informacji lub braku jasności dostarczonych informacji powstaje problem o tak dużym znaczeniu, że wniosek nie może być w takiej formie zaakceptowany i jednolity certyfikat bezpieczeństwa nie może zostać wydany, jeśli problem nie zostanie zamknięty.

*Na przykład wnioskodawca składa wniosek, w którym przedstawił dowody potwierdzające, że posiada wdrożony proces planowania zmian. Po analizie przekazanych informacji stwierdzono jednak, że nie zawiera żadnych odniesień do rozporządzenia (UE) nr 402/2013 jako części procesu zarządzania ryzykiem stosowanego przez wnioskodawcę. Ponieważ istnieje wymóg prawny stosowania tego rozporządzenia w odpowiednich przypadkach, stanowi to poważną niedoskonałość w dokumentacji wniosku, która musi zostać poprawiona przed wydaniem jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa.*

Ogólnie, jako problemy „typu 4” określone są sytuacje, w których wnioskodawca nie wykazał w dokumentacji wniosku, że spełnia kryteria ustanowione w prawie unijnym lub krajowym, albo ustalono na podstawie dokumentacji uzupełniającej, że może ich nie spełniać. Jednym z możliwych sposobów rozwiązania takich problemów może być nałożenie ograniczeń lub warunków korzystania z jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa. Taki wariant jest odpowiedni, jeśli ograniczenia lub warunki korzystania mogą zostać jasno określone i nie wpływają na inne części systemu zarządzania bezpieczeństwem. Na przykład, jeżeli organizacja deklaruje, że planuje prowadzić działalność związaną zarówno z transportem osób i towarów, ale nie dostarczyła żadnych dowodów na to, że jest w stanie kontrolować ryzyko związane z jej działalnością dotyczącą transportu towarów. W takim przypadku wnioskodawca może się znaleźć w sytuacji, w której jego jednolity certyfikat bezpieczeństwa zostanie ograniczony do działalności związanej z transportem osób.

W oparciu o informacje dostarczone przez wnioskodawcę organ może ustawić status dotyczący perspektyw rozwiązania problemu w następujące sposoby:

- (a) „problem w trakcie rozpatrywania”, jeżeli dokumenty potwierdzające przedstawione przez wnioskodawcę nie są zadowalające i wciąż wymagane są dodatkowe informacje;
- (b) „nierozstrzygnięty problem lub nierozstrzygnięte problemy, które planuje się rozwiązać na etapie dalszych działań nadzorczych”, jeżeli przedmiotowa kwestia nie ma bezpośredniego wpływu na skuteczność działania przedsiębiorstwa kolejowego w zakresie bezpieczeństwa i w związku z tym może zostać pozostawiona późniejszemu nadzorowi; lub
- (c) „problem zamknięty”, jeżeli wnioskodawca udzielił satysfakcjonującej odpowiedzi i nie pozostały żadne kwestie do rozwiązania.

Gdy otrzymano odpowiedź w sprawie problemu „typu 1” lub „typu 4”, podmiot oceniający przypisany do danej kwestii analizuje odpowiedź i zmienia klasyfikację w sposób, który odzwierciedla czy problem został w zadowalającym stopniu rozwiązany, czy też nie. Jeżeli nie, to podmiot oceniający rejestruje swoją decyzję i jej powody w dzienniku istotnych kwestii i zwraca się, w razie potrzeby, o dodatkowe informacje.

Podmiot oceniający wskazuje przyczynę niespełnienia wymogów, ale to do wnioskodawcy należy dalsze ustalenie sposobu osiągnięcia zgodności i zaproponowanie terminu, w którym zamierza to zrobić. Jeżeli proponowany termin przekracza planowaną datę certyfikacji, należy głębiej rozważyć, czy dany nierozstrzygnięty problem uniemożliwia wydanie jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa.



Jeśli wnioskodawca nie dostarczy wymaganych informacji lub jeśli informacje uzupełniające zawarte we wniosku nie są wystarczające, termin oceny może zostać wydłużony lub wniosek może zostać odrzucony. Odrzucenie wniosku jest ostatecznością – w przypadku gdy organ wydający certyfikat bezpieczeństwa podejmuje taką decyzję, decyzja i jej uzasadnienie zostają zawarte w sprawozdaniu z oceny i zgłoszone wnioskodawcy. Odrzucenie wniosku każdorazowo wiąże się z koniecznością jego ponownego złożenia.

## 6.6 Audyty, inspekcje lub wizyty

Organ lub organy zaangażowane w ocenę bezpieczeństwa są uprawnione do przeprowadzenia audytów, inspekcji lub wizyt w obiekcie (obiektach) należącym (-ych) do wnioskodawcy.

Do celów niniejszego przewodnika:

- › **audyt** oznacza zorganizowaną interwencję polegającą na kontroli przedsiębiorstwa kolejowego względem konkretnej normy zarządzania bezpieczeństwem lub konkretnego protokołu audytu.

Audyty można przeprowadzać poza kontrolowaną jednostką albo na miejscu, wykorzystując różne techniki, takie jak przegląd dokumentów, wywiady lub dobór próby;

- › **inspekcja** oznacza wykorzystanie odpowiednio autoryzowanego i kompetentnego personelu organu wydającego certyfikat bezpieczeństwa do zbadania szczególnego i ograniczonego aspektu działania przedsiębiorstwa kolejowego. Celem inspekcji powinno być stwierdzenie zgodności z wymogami dotyczącymi systemu zarządzania bezpieczeństwem przewidzianymi w zgłoszonych przepisach krajowych lub weryfikacja, czy informacje udzielone lub zapisane w dokumentach wspierających system zarządzania bezpieczeństwem są zgodne z tym, co dzieje się w praktyce. W tym kontekście inspekcja umożliwia zarówno weryfikację, czy proces jest wdrożony, jak i badanie, czy jego przebieg jest prawidłowy. Nie oznacza natomiast weryfikacji polegającej na zaznaczaniu odpowiednich pól w celu sprawdzenia obecności określonych dokumentów lub urządzeń, gdyż dostarcza to inspektorowi jedynie informacji o tym, że dany element jest obecny, a nie o tym, że jest wykorzystywany w praktyce;
- › **wizyty** w obiekcie należącym do wnioskodawcy, inne niż te przeprowadzone w celu inspekcji lub audytu, to interwencje, o których powiadamia się z krótkim wyprzedzeniem, dotyczące konkretnych części obiektu przedsiębiorstwa kolejowego, mające na celu przyglądanie się właściwemu wdrożeniu procedury dotyczącej systemu zarządzania bezpieczeństwem.

Celem takich audytów, inspekcji lub wizyt w obiekcie należącym do wnioskodawcy jest zebranie dodatkowych dowodów, których nie można uzyskać z przeglądu dokumentacji wniosku oraz uzyskanie pewności, że obszary zainteresowania, których wcześniej nie rozpatrywano w ramach poprzedniego nadzoru, zostały w stosownych przypadkach odpowiednio rozpatrzone przez wnioskodawcę. Organy mogą podjąć decyzję o zaplanowaniu audytu, inspekcji lub wizyty w zależności od jakości dokumentacji objętej oceną, w szczególności w przypadku nowych wniosków, które nie posiadają zapisów z poprzednich działań nadzorczych. Audyty, inspekcje lub wizyty w obiekcie należącym do wnioskodawcy nie zastępują jednak stałego nadzoru sprawowanego przez krajowy organ ds. bezpieczeństwa i nie mają na celu powielanie go.

## 6.7 Powiązania pomiędzy procesami oceny i nadzoru

Między oceną i późniejszym nadzorem istnieje ścisły związek, w przypadku gdy wyniki oceny stanowią informację dla nadzoru sprawowanego przez krajowy organ ds. bezpieczeństwa, a z kolei rezultaty nadzoru sprawowanego przez krajowy organ ds. bezpieczeństwa stanowią informację dla ponownej oceny dokonywanej przed odnowieniem lub aktualizacją jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa.

Problemy zidentyfikowane podczas przeprowadzania oceny można pozostawić do późniejszego nadzoru, o ile nie dotyczą poważnych niezgodności z przepisami, które uniemożliwiłyby wydanie jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa (tj. problemy „typu 4” lub wielokrotnie występujące problemy „typu 3”) i pod warunkiem, że właściwy krajowy organ ds. bezpieczeństwa uzgodnił związane z nimi działania następcze.

Nadzór pomaga określić skuteczność działania systemu zarządzania bezpieczeństwem, co może służyć jako bodziec do przeprowadzenia ponownej oceny wniosku przed odnowieniem lub aktualizacją jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa. Bardziej szczegółowe informacje można znaleźć w *Przewodniku Agencji dotyczącym nadzoru*.

## 7 Arbitraż, ponowne rozpatrzenie decyzji, odwołanie i kontrola sądowa

### 7.1.1 Arbitraż

Arbitraż ma zastosowanie jedynie w przypadkach, gdy Agencja pełni funkcję organu wydającego certyfikat bezpieczeństwa, o których mowa w art. 10 ust. 7 dyrektywy (UE) 2016/798.

W trakcie przeprowadzania oceny bezpieczeństwa, przed podjęciem decyzji dotyczącej wydania jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa, Agencja może nie zgodzić się z oceną przeprowadzoną przez krajowy organ ds. bezpieczeństwa lub krajowe organy ds. bezpieczeństwa.

W przypadku gdy Agencja nie zgadza się z negatywną oceną krajowego organu ds. bezpieczeństwa lub krajowych organów ds. bezpieczeństwa i nie można uzgodnić wzajemnie akceptowalnej oceny, odnośny krajowy organ (lub organy) ds. bezpieczeństwa może przekazać sprawę do Rady Odwoławczej Agencji. W takiej sytuacji Agencja zawieszona podjęcie decyzji do czasu zakończenia procedury arbitrażowej. W związku z tym czas, jaki upłynął między złożeniem wniosku o przeprowadzenie arbitrażu i wydaniem decyzji przez Radę Odwoławczą nie zalicza się do czasu oceny bezpieczeństwa.

Wnioskodawcę informuje się za pośrednictwem punktu kompleksowej obsługi o wydłużeniu terminu oceny ze względu na procedurę arbitrażową.

W przypadku gdy Rada Odwoławcza zgodzi się z Agencją, Agencja niezwłocznie podejmie decyzję i wyda jednolity certyfikat bezpieczeństwa. W przypadku gdy Rada Odwoławcza zgodzi się z krajowym organem ds. bezpieczeństwa, Agencja niezwłocznie wyda jednolity certyfikat bezpieczeństwa dla obszaru działalności z wykluczeniem tych części sieci, które uzyskały negatywną ocenę.

### 7.1.2 Ponowne rozpatrzenie decyzji

Proces dotyczący ponownego rozpatrzenia decyzji ma zastosowanie zarówno w przypadku Agencji, jak i krajowego organu ds. bezpieczeństwa pełniącego funkcję organu wydającego certyfikat bezpieczeństwa, o których mowa w art. 10 ust. 12 dyrektywy (UE) 2016/798.

W przypadkach gdy organ wydający certyfikat bezpieczeństwa odmawia wydania jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa lub wydaje jednolity certyfikat bezpieczeństwa z ograniczeniami i warunkami korzystania innymi niż te określone przez wnioskodawcę w formularzu wniosku, wnioskodawca może wystąpić o ponowne rozpatrzenie decyzji w terminie jednego miesiąca od daty powiadomienia go o decyzji. Wnioskodawca składa wniosek o ponowne rozpatrzenie decyzji za pośrednictwem punktu kompleksowej obsługi.

Wnioskodawca należycie uzasadnia swój wniosek o ponowne rozpatrzenie decyzji i umieszcza w nim wykaz kwestii, które jego zdaniem nie zostały właściwie uwzględnione podczas przeprowadzania oceny bezpieczeństwa. Przy czym wnioskodawca powinien wziąć pod uwagę, że organ wydający certyfikat bezpieczeństwa nie uwzględni nowych uzupełniających dowodów ujawnionych po dokonaniu powiadomienia o decyzji. Jeżeli wnioskodawca zechce, by nowe dowody zostały uwzględnione i rozpatrzone, może to się odbyć jedynie w drodze złożenia nowego wniosku o wydanie certyfikatu.

Podczas ponownego rozpatrywania sprawy organ wydający certyfikat bezpieczeństwa postępuje zgodnie ze swoim wewnętrznym regulaminem zapewniającym bezstronność procesu, w tym – na ile jest to wykonalne w sposób rozsądny – przydzielenie podmiotów oceniających, które nie były zaangażowane w poprzednią ocenę. Proces dotyczący ponownego rozpatrzenia decyzji jest zgodny ze strukturą procedury oceny bezpieczeństwa, jednak ogranicza się do tych kwestii, które były podstawą do decyzji odmownej wydanej przy pierwszej ocenie. Ponadto organy zaangażowane nie będą przeprowadzały audytów, inspekcji lub wizyt



na terenie wnioskodawcy w związku z kwestiami znajdującymi się na liście załączonej do wniosku o ponowne rozpatrzenie.

Decyzja organu wydającego certyfikat bezpieczeństwa, dotycząca potwierdzenia lub zmiany jego pierwszej decyzji, jest przekazywana za pośrednictwem punktu kompleksowej obsługi wszystkim stronom zaangażowanym w ocenę bezpieczeństwa, w tym wnioskodawcy, w terminie dwóch miesięcy od daty wpłynięcia wniosku o ponowne rozpatrzenie. W przypadku gdy decyzja odmowna zostanie zmieniona w ramach procesu ponownego rozpatrzenia, organ wydający certyfikat bezpieczeństwa niezwłocznie wydaje nowy jednolity certyfikat bezpieczeństwa. Certyfikat wydany w wyniku ponownego rozpatrzenia to ten sam rodzaj certyfikatu (nowy/zmieniony/odnowiony) co oryginalny certyfikat będący przedmiotem procesu ponownego rozpatrzenia. Oryginalny certyfikat oznacza się jako „unieważniony” w bazie danych ERADIS. W przypadku podtrzymania decyzji odmownej organu wydającego certyfikat bezpieczeństwa wnioskodawca może wnieść odwołanie do:

- › Rady Odwoławczej, w przypadku wniosków dla których jako organ wydający certyfikat bezpieczeństwa wybrano Agencję (zob. również sekcja 7.1.3) lub
- › krajowej jednostki odwoławczej zgodnie z odnośnymi krajowymi procedurami, w przypadku wniosków, dla których funkcję organu wydającego certyfikat bezpieczeństwa pełni krajowy organ ds. bezpieczeństwa.

### 7.1.3 Odwołanie



**Po złożeniu wniosku o ponowne rozpatrzenie** i w przypadkach podtrzymania decyzji odmownej, wnioskodawca może nadal odwołać się od decyzji organu wydającego certyfikat bezpieczeństwa, o którym mowa w art. 10 ust. 12 dyrektywy (UE) 2016/798.

Zgodnie z art. 59 rozporządzenia 2016/796 ws. Agencji Kolejowej Unii Europejskiej, osoba fizyczna lub prawna może również odwołać się od decyzji, która dotyczy jej bezpośrednio i indywidualnie, nawet jeżeli decyzja jest skierowana do innej osoby (tj. wnioskodawcy w omawianym przypadku).

W sytuacji gdy krajowy organ ds. bezpieczeństwa jest organem wydającym certyfikat bezpieczeństwa, proces odwoławczy opisano w przewodniku dotyczącym wniosków opracowanym przez krajowy organ ds. bezpieczeństwa.

**W sytuacji gdy Agencja jest organem wydającym certyfikat bezpieczeństwa**, zastosowanie ma następujący proces odwoławczy.

Wnioskodawca wnosi odwołanie do Rady Odwoławczej. Agencja podejmuje decyzję o zawieszeniu (lub nie) stosowania decyzji i powiadamia wszystkie organy zaangażowane w ocenę bezpieczeństwa oraz wnioskodawcę za pośrednictwem punktu kompleksowej obsługi. Rada Odwoławcza w terminie 3 miesięcy od wniesienia odwołania podejmuje decyzję o uwzględnieniu lub odrzuceniu tego odwołania. Decyzję Rady dotyczącą odwołania również rejestruje się w punkcie kompleksowej obsługi.

W przypadku gdy Rada Odwoławcza uzna, że podstawy do odwołania są uzasadnione, przekazuje sprawę Agencji. Agencja, we współpracy z innym krajowym organem ds. bezpieczeństwa (lub organami) właściwym dla obszaru działania, dokonuje przeglądu swojej decyzji w następstwie zalecenia/zaleceń Rady Odwoławczej. Proces ten jest zgodny z wewnętrznym regulaminem Agencji i zapewnia bezstronność – w tym, jeżeli jest taka możliwość, przydzielenie podmiotu oceniającego lub podmiotów oceniających, które nie były zaangażowane w przeprowadzanie poprzedniej oceny. Decyzje Rady Odwoławczej są rejestrowane w punkcie kompleksowej obsługi.

Jeżeli decyzja będąca przedmiotem procesu odwoławczego Rady Odwoławczej albo organu odwoławczego zostaje cofnięta, organ wydający certyfikat bezpieczeństwa wydaje jednolity certyfikat bezpieczeństwa bezzwłocznie, w każdym razie nie później niż miesiąc po otrzymaniu powiadomienia o ustaleniach Rady Odwoławczej.

Więcej szczegółów na temat przepisów proceduralnych dotyczących odwołania znajduje się w rozporządzeniu wykonawczym Komisji (UE) 2018/867 [regulamin Rad Odwoławczych Agencji Kolejowej Unii Europejskiej]. Opłata za odwołanie określana jest zgodnie z rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2018/764 w sprawie opłat i należności.

#### 7.1.4 Kontrola sądowa

Decyzje podjęte przez organ wydający certyfikat bezpieczeństwa podlegają kontroli sądowej.

**W sytuacji gdy Agencja jest organem wydającym certyfikat bezpieczeństwa**, jej decyzje podlegają kontroli sądowej zgodnie z art. 263 TFUE. Skarga o unieważnienie decyzji Agencji lub skarga w sprawie zaniechania działania w stosownym terminie mogą zostać wniesione do Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej dopiero po wyczerpaniu drogi odwoławczej (zob. również sekcje 7.1.3), zgodnie z art. 63 rozporządzenia (UE) 2016/796.

**W sytuacji gdy krajowy organ ds. bezpieczeństwa jest organem wydającym certyfikat bezpieczeństwa**, jego decyzje podlegają kontroli sądowej zgodnie z przepisami krajowymi. Procedura złożenia wniosku o przeprowadzenie kontroli sądowej jest opisana w przewodniku dotyczącym wniosków opracowanym przez właściwy krajowy organ ds. bezpieczeństwa.

## 8 Aktualizacja lub odnowienie jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa

Zgodnie z art. 10 ust. 13 i art. 10 ust. 14 dyrektywy (UE) 2016/798 jednolity certyfikat bezpieczeństwa musi zostać zaktualizowany, gdy przedsiębiorstwo kolejowe wprowadza **istotne zmiany w rodzaju i zakresie działalności, lub w przypadku rozszerzenia obszaru działalności**. Posiadacz jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa musi bezzwłocznie poinformować organ wydający certyfikat bezpieczeństwa o zamiarze wprowadzenia takich zmian. Zmiany mogą mieć charakter techniczny, operacyjny lub organizacyjny.

Aktualizacja jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa może być konieczna w sytuacji, gdy wprowadzono istotne zmiany w ramach regulacyjnych w dziedzinie bezpieczeństwa, zgodnie z art. 10 ust. 15 dyrektywy (UE) 2016/798.



Jednolity certyfikat bezpieczeństwa może również wymagać aktualizacji, jeśli zmieniły się warunki na podstawie których został wydany, ale które nie wpłynęły na rodzaj, zakres lub obszar działalności.

Odnowienie jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa jest konieczne w przypadku tych przedsiębiorstw kolejowych, które już posiadają ważny jednolity certyfikat bezpieczeństwa i zamierzają kontynuować prowadzenie działalności kolejowej po upływie ważności swojego obecnego jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa.

Organ wydający certyfikat bezpieczeństwa może poinformować wnioskodawcę, że wydany na jego rzecz jednolity certyfikat bezpieczeństwa powinien zostać zaktualizowany lub odnowiony. Za dobrą praktykę zostanie uznane, jeżeli informacja taka zostanie przekazana co najmniej 6 miesięcy przed wygaśnięciem certyfikatu bezpieczeństwa. Proces aktualizacji lub odnowienia jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa nie powinien rozpoczynać się z inicjatywy organu wydającego certyfikat bezpieczeństwa, lecz w wyniku podjęcia odpowiednich działań przez przedsiębiorstwo kolejowe.

Przedsiębiorstwo kolejowe, które składa wniosek o aktualizację lub odnowienie certyfikatu, musi posiadać ważny jednolity certyfikat bezpieczeństwa (lub ważne części A i stosowne części B certyfikatów bezpieczeństwa) dla obszaru działalności, który ma być objęty jednolitym certyfikatem bezpieczeństwa.

### 8.1 Ocena potrzeby aktualizacji jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa

W skrócie można przedstawić, co następuje:

- (a) przedsiębiorstwo kolejowe ustanawia system zarządzania bezpieczeństwem i korzysta z niego w celu zapewnienia kontroli wszelkiego ryzyka związanego z jego działalnością, uwzględniając odpowiedzialne zarządzanie zmianą. W ramach systemu zarządzania bezpieczeństwem przedsiębiorstwo kolejowe monitoruje również prawidłowe stosowanie rozwiązań związanych z systemem zarządzania bezpieczeństwem, w tym środki kontroli ryzyka;
- (b) organ wydający certyfikat bezpieczeństwa jest odpowiedzialny za wydawanie certyfikatu bezpieczeństwa. Po wydaniu jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa krajowy organ ds. bezpieczeństwa przeprowadza działania nadzorcze w celu zapewnienia dalszej zgodności systemu zarządzania bezpieczeństwem przedsiębiorstwa kolejowego z obowiązującymi przepisami prawnymi;
- (c) W art. 10 ust. 13–15 dyrektywy (UE) 2016/798 określono warunki, które należy spełnić, aby przeprowadzić aktualizację certyfikatu bezpieczeństwa;

(d) *W załączniku II do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2018/763 nałożono na posiadacza jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa obowiązek powiadamiania organu wydającego certyfikat bezpieczeństwa o wszystkich istotnych zmianach w rodzaju, zakresie lub obszarze działalności.*

Przedsiębiorstwo kolejowe składa za pośrednictwem punktu kompleksowej obsługi wniosek o aktualizację posiadanego przez siebie ważnego jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa.

Wnioskodawca przedstawia opis proponowanych zmian, uwzględniając wszelkie środki podjęte w celu ograniczenia ryzyka, które wiążą się ze zmianą w rozwiązaniach związanych z systemem zarządzania bezpieczeństwem wnioskodawcy. Zmiany wprowadzone w dokumentacji mogą być oznaczone na wiele sposobów, na przykład za pomocą tabeli lub podkreśleń w tekście, ale muszą być jasno wskazane w tabelach przedstawiających odniesienia do dowodów w postaci dokumentów względem wymogów prawnych, załączonych do dokumentacji wniosku.

W przypadku aktualizacji jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa zakres ponownej oceny systemu zarządzania bezpieczeństwem powinien być generalnie proporcjonalny względem poziomu ryzyka wprowadzonego przez zmianę/zmiany i koncentrować się na istotnych obszarach.

W celu identyfikacji istotnych wymagań wedle których oceniany będzie wniosek o aktualizację, organy zaangażowane w proces oceny bezpieczeństwa rozważą zmiany wprowadzone do dokumentacji, która przedłożona została razem z poprzednim wnioskiem i wezmą pod uwagę rezultaty przeprowadzonych działań nadzorczych.



Nie przeszkadza to jednak organom zaangażowanym w ocenę bezpieczeństwa w przeprowadzeniu, w niektórych przypadkach, całkowitego powtórzenia ponownej oceny dokumentacji wniosku. Całkowite powtórzenie oceny może być przeprowadzone na przykład w sytuacji, gdy wnioskodawca nie dostarczył wystarczających informacji dotyczących zmian, które wprowadził w swoim systemie zarządzania bezpieczeństwem lub gdy wniosek został złożony w fazie przejściowej między jednym systemem regulacyjnym a drugim lub jeżeli podczas poprzednich działań nadzorczych zaistniały budzące istotne obawy kwestie.

### 8.1.1 Rodzaj i zakres działalności



Terminy „rodzaj” i „zakres” działalności zostały określone w art. 3 dyrektywy (UE) 2016/798 w następujący sposób:

(a) **Rodzaj działalności** charakteryzujący się:

1. *transportem pasażerskim, obejmujący lub nie przewozy kolejami dużych prędkości;*
2. *przewozy towarowe, obejmujący lub nie przewozy ładunków niebezpiecznych, a także*
3. *tylko usługi manewrowe;*

(b) **Zakres działalności** określany w kategoriach:

1. *liczby pasażerów lub wolumenu towarów oraz;*
2. *szacunkowej wielkości przedsiębiorstwa kolejowego wyrażonej liczbą pracowników pracujących w sektorze kolejowym (tj. mikroprzedsiębiorstwo, małe, średnie albo duże przedsiębiorstwo).*

W kwestii rodzajów działalności stwierdzono, że mogą również istnieć inne rodzaje świadczonych usług, takie jak działalność prowadzona na prywatnych bocznicach, przeprowadzanie testów pojazdów itp. Należy wskazać takie dodatkowe rodzaje świadczonych usług w formularzu wniosku.

### 8.1.2 Rozszerzenie obszaru działalności:

W przypadku składania wniosku o rozszerzenie obszaru działalności, przedsiębiorstwo kolejowe wprowadza niezbędne zmiany w dowodach, które przekazano w ramach poprzedniego wniosku. Należy uwzględnić odpowiednie wymogi określone w zgłoszonych przepisach krajowych dotyczących nowego obszaru działalności.

W przypadku złożenia takiego wniosku o aktualizację należy stosownie powiadomić wszystkie organy zaangażowane w przeprowadzenie poprzedniej oceny bezpieczeństwa, nawet jeśli zmiany dotyczą tylko jednego organu.

### 8.1.3 Zmiany w ramach regulacyjnych w dziedzinie bezpieczeństwa

Przedsiębiorstwo kolejowe ma obowiązek wskazywania wszelkich istotnych zmian w ramach regulacyjnych w dziedzinie bezpieczeństwa (np. nowe rozporządzenie UE, nowy akt prawa krajowego, w tym nowe lub zmienione zgłoszone przepisy krajowe dotyczące bezpieczeństwa) oraz zarządzania nimi za pomocą swoich procesów związanych z systemem zarządzania bezpieczeństwem (np. zapewnianiem zgodności z prawnymi i innymi wymogami dotyczącymi bezpieczeństwa, procesem zarządzania zmianami). Przedsiębiorstwo kolejowe jest w konsekwencji odpowiedzialne za spełnianie nowych lub zmienionych wymogów prawnych. Częścią zakresu obowiązków krajowego organu ds. bezpieczeństwa jest wspieranie ram regulacyjnych w dziedzinie bezpieczeństwa. W związku z tym oczekuje się od krajowego organu ds. bezpieczeństwa, że udzieli przedsiębiorstwu kolejowemu, w razie potrzeby, pomocy w zrozumieniu treści zmian wprowadzonych do ram regulacyjnych w dziedzinie bezpieczeństwa.

### 8.1.4 Zmiany w warunkach, w oparciu o które wydano jednolity certyfikat bezpieczeństwa

Co do zasady, to na przedsiębiorstwie kolejowym spoczywa obowiązek nawiązania kontaktu z organem wydającym certyfikat bezpieczeństwa, gdy planuje wprowadzić zmiany w warunkach, w oparciu o które wydano jednolity certyfikat bezpieczeństwa. Obejmuje to szeroki zakres zmian, które przedsiębiorstwo kolejowe może chcieć przeprowadzić. Mogą to być zarówno niewielkie zmiany administracyjne, jak i istotne zmiany dotyczące działalności (np. zmiana w procedurach systemu zarządzania bezpieczeństwem, które wskazano jako istotne zgodnie z rozporządzeniem (UE) 402/2013).

Możliwy zakres zmian administracyjnych jest ograniczony do modyfikacji podstawowych informacji w jednolitym certyfikacie bezpieczeństwa (np. nazwa prawna, numer rejestracji i numer VAT), które nie mają żadnego wpływu na rodzaj, zakres lub obszar działalności. Do wprowadzenia takich zmian administracyjnych może zostać zastosowana uproszczona procedura aktualizacji jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa, przy czym organ wydający certyfikat bezpieczeństwa podejmuje decyzję – na wniosek przedsiębiorstwa kolejowego – czy jednolity certyfikat bezpieczeństwa wymaga aktualizacji.

Przed podjęciem decyzji o zastosowaniu takiej uproszczonej procedury organ wydający certyfikat bezpieczeństwa jest proszony o sprawdzenie, czy za zgłoszoną zmianą nie kryją się zmiany organizacyjne, które mogą wpłynąć na ruch pociągów (np. zmiana nazwy lub danych rejestracyjnych związana z restrukturyzacją przedsiębiorstwa lub połączeniem dwóch różnych przedsiębiorstw i powiązanymi zmianami w przydziale zadań i obowiązków dotyczących bezpieczeństwa).

### 8.1.5 Przykłady zmian, które mogą wymagać aktualizacji certyfikatu bezpieczeństwa

Każda zasadnicza zmiana dotycząca rodzaju lub zakresu działalności wymaga aktualizacji jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa. Ponadto każde rozszerzenie obszaru działalności wymaga aktualizacji jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa. Przepisy w systemie zarządzania bezpieczeństwem przedsiębiorstwa kolejowego powinny być jednak określone w taki sposób, aby były ważne w odniesieniu do planowanego obszaru działania (np. infrastruktury różnych państw członkowskich).

W większości przypadków każda zmiana dotycząca rodzaju działalności określonego w certyfikacie wymaga aktualizacji.

Zmiany dotyczące zakresu działalności wymagają głębszej analizy, ponieważ informacja ta nie jest bezpośrednio uwzględniona w certyfikacie i bardziej zależy od zmian w przedsiębiorstwie i wyników jego działalności.

Wszelkie zmiany uznane za „znaczące” prowadzą do ponownej oceny i aktualizacji certyfikatu. Ma to zastosowanie, gdy rozpatrywana zmiana wynika z rozwoju biznesu wewnątrz przedsiębiorstwa lub z przejęcia działalności innego przedsiębiorstwa.

Na przykład, jeśli przedsiębiorstwo kolejowe zapewniające przewóz osób zamierza obsługiwać również transport towarowy – po połączeniu z innym przedsiębiorstwem albo po przejęciu innego przedsiębiorstwa – należy uznać to za „znaczną zmianę” w „rodzaju i zakresie” usług świadczonych przez przedsiębiorstwo kolejowe i w związku z tym należy zaktualizować jednolity certyfikat bezpieczeństwa.

Jeśli zmiana nie wpływa na rodzaj lub zakres działalności, lub jeśli potrzeba aktualizacji jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa nie jest oczywista, możliwe, że konieczne będzie wzięcie pod uwagę kwestii nowego lub zwiększonego ryzyka dla działalności przedsiębiorstwa kolejowego jako parametru. Ponadto powstaje pytanie czy można bezpiecznie zarządzać zmianą poprzez system zarządzania bezpieczeństwem należący do przedsiębiorstwa kolejowego. Jak już wspomniano, zakres ponownej oceny systemu zarządzania bezpieczeństwem musi być w każdym razie proporcjonalny względem poziomu ryzyka wprowadzonego przez zmiany oraz charakteru i znaczenia zmian.

- (a) **Przykład 1:** zmiana nazwy prawnej przedsiębiorstwa kolejowego wymaga aktualizacji certyfikatu. Zmiana nazwy prawnej przedsiębiorstwa kolejowego nie powinna jednak wiązać się z koniecznością przeprowadzenia ponownej oceny systemu zarządzania bezpieczeństwem tego przedsiębiorstwa, ponieważ ma ona charakter administracyjny i nie powoduje zmian w działalności przedsiębiorstwa;
- (b) **Przykład 2:** zmiany dotyczące mniejszego ryzyka (np. zmiana z przewozu osób obejmującego przewóz kolejami dużych prędkości na przewóz osób wykluczający przewozy dużych prędkości) to ogólnie czynność administracyjna wymagająca jedynie niewielkich kontroli dotyczących konsekwencji dla systemu zarządzania bezpieczeństwem tego przedsiębiorstwa kolejowego;
- (c) **Przykład 3:** zmiany dotyczące większego ryzyka (np. z transportu towarowego wykluczającego przewozy ładunków niebezpiecznych na transport kolejowy obejmujący przewozy ładunków niebezpiecznych) należy uznać za znaczną zmianę. W tym celu powinno być wymagane przeprowadzenie oceny w zakresie zmiany zgodnie z przepisami dotyczącymi systemu zarządzania bezpieczeństwem i aktualizacji jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa;
- (d) Zmiany, które potencjalnie stwarzają większe ryzyko dotyczące działalności, można uznać za znaczne i w związku z tym mogą one wymagać przeprowadzenia oceny w zakresie zmiany zgodnie z przepisami dotyczącymi systemu zarządzania bezpieczeństwem i ewentualnie aktualizacji jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa:
  - 1. **Przykład 4:** wprowadzenie „prowadzenia pociągu przez pojedynczego maszynistę” w przedsiębiorstwie, w którym przed wprowadzeniem zmiany strażnik lub pracownik pomagał maszyniście przy podejmowaniu czynności na peronie, należy uznać za znaczną zmianę;

2. **Przykład 5:** operatorów transportu towarowego, którzy wchodzą na rynek pasażerski, świadcząc operatorom pociągów pasażerskich usługi trakcyjne albo pomocnicze, należy uznać za znaczącą zmianę;
- (e) **Przykład 6:** biorąc pod uwagę, że wewnętrzna restrukturyzacja przedsiębiorstwa kolejowego może mieć negatywny wpływ na jego ustalenia dotyczące systemu zarządzania bezpieczeństwem oraz że istniejące procesy i procedury systemu zarządzania bezpieczeństwem trzeba zmienić lub opracować nowe, taką zmianę można uznać za zmianę znaczącą, wymagającą pogłębionej i pełnej ponownej oceny systemu zarządzania bezpieczeństwem danego przedsiębiorstwa kolejowego;
- (f) **Przykład 7:** zmiana trasy może być uznana za istotną zmianę, jeśli dane przedsiębiorstwo kolejowe ma zamiar rozpocząć działalność na linii lub części sieci, której wcześniej nie obsługiwało (z wyjątkiem tymczasowych objazdów) i ta nowa trasa zwiększyłaby ryzyko (np. wystawiła to przedsiębiorstwo kolejowe na nowe ryzyko). Przykładem takiej zmiany może być rozpoczęcie przewozów przez podziemne stacje lub długie tunele;
- (g) **Przykład 8:** zwiększenie częstotliwości usług może zwiększyć ryzyko dla przedsiębiorstwa kolejowego, np. potencjalne ryzyko wynikające z zatoru komunikacyjnego. Takich zmian nie należy uznawać za znaczne, można nimi bezpiecznie zarządzać poprzez system zarządzania bezpieczeństwem danego przedsiębiorstwa kolejowego:
1. W ramach systemu zarządzania bezpieczeństwem istnieją procesy i procedury mające na celu kontrolę zagrożeń i podjęcie odpowiednich działań zapobiegawczych lub naprawczych w przypadku wykrycia niezgodności z przepisami w trakcie monitorowania działalności przedsiębiorstwa kolejowego;
  2. Przedsiębiorstwo kolejowe powiadamia krajowy organ ds. bezpieczeństwa o zmianach, tak aby krajowy organ ds. bezpieczeństwa mógł określić, jakie dodatkowe zadania nadzorcze zawrzeć w swojej strategii i planie dotyczącym nadzoru przedsiębiorstwa kolejowego;
- (h) **Przykład 9:** podobnie zwiększenie liczby „pasażerokilometrów na trasie w skali roku” lub liczby „tonokilometrów w skali roku” może zwiększyć ryzyko, ponieważ skala działalności zostaje naruszona. Takimi zmianami i związanymi z nimi zagrożeniami można jednak również bezpiecznie zarządzać poprzez system zarządzania bezpieczeństwem danego przedsiębiorstwa kolejowego. Krajowy organ ds. bezpieczeństwa może w trakcie działań nadzorczych w przedsiębiorstwie kolejowym zweryfikować w jaki sposób jest to przeprowadzane, biorąc pod uwagę informacje na temat zarządzania zmianami zgłoszone przez przedsiębiorstwo kolejowe.

## 8.2 Odnowienie jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa

Jednolity certyfikat bezpieczeństwa odnawia się na wniosek wnioskodawcy przed wygaśnięciem ważności certyfikatu, aby zapewnić ciągłość certyfikacji. Wnioskodawca za pośrednictwem punktu kompleksowej obsługi składa wniosek o odnowienie swojego ważnego jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa (zob. również sekcja 3.2).

W przypadku odnowienia organy właściwe dla obszaru działania przyjmują ukierunkowane i proporcjonalne podejście do ponownej oceny, sprawdzając zmiany w dowodach złożonych jako część poprzedniego wniosku i analizując również wyniki przeprowadzonych działań nadzorczych, aby wskazać istotne wymogi, na których zostanie oparta ocena wniosku o odnowienie.



Nie przeszkadza to jednak organom zaangażowanym w ocenę bezpieczeństwa w przeprowadzeniu, w niektórych przypadkach, pełnego zakresu ponownej oceny dokumentacji wniosku. Całkowite powtórzenie oceny można przeprowadzić, na przykład, gdy wnioskodawca nie dostarczył wystarczających informacji na

temat zmian, które wprowadził do swojego systemu zarządzania bezpieczeństwem lub jeśli wystąpiły przypadki podczas poprzednich działań nadzorczych. główne problemy.



Wniosek o odnowienie jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa można połączyć z wnioskiem o aktualizację tego samego jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa. Na przykład wnioskodawca posiadający jednolity certyfikat bezpieczeństwa obejmujący obszar działalności w dwóch państwach członkowskich.



## 9 Ograniczenie lub cofnięcie jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa

Organ wydający certyfikat bezpieczeństwa, który wydał jednolity certyfikat bezpieczeństwa, może go ograniczyć lub cofnąć. Takie ograniczenie lub cofnięcie ma miejsce, gdy krajowy organ ds. bezpieczeństwa powiadomi organ wydający certyfikat bezpieczeństwa, że w następstwie przeprowadzonych przez niego działań nadzorczych posiadacz jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa nie spełnia już warunków, na podstawie których przyznano mu certyfikację.

Jeśli krajowy organ ds. bezpieczeństwa stwierdzi poważne ryzyko dla bezpieczeństwa, może podjąć decyzję o podjęciu odpowiednich działań na rzecz egzekwowania prawa. Na przykład krajowy organ ds. bezpieczeństwa może podjąć decyzję o zawieszeniu operacji kolejowych przedsiębiorstwa. W oparciu o tę decyzję organ wydający certyfikat bezpieczeństwa ocenia konieczność aktualizacji jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa z ograniczeniami lub w ostateczności – jego cofnięcia. W przypadku gdy Agencja pełni funkcję organu wydającego certyfikat bezpieczeństwa, przed podjęciem decyzji przeprowadza koordynację między organami właściwymi dla obszaru działania.

Przedsiębiorstwo kolejowe, któremu ograniczono lub cofnięto jednolity certyfikat bezpieczeństwa, ma prawo odwołać się od decyzji organu wydającego certyfikat bezpieczeństwa (zob. również sekcja 7.1.3).

Każdy wniosek krajowego organu ds. bezpieczeństwa w sprawie ograniczenia pojedynczego certyfikatu bezpieczeństwa jest realizowany za pośrednictwem punktu kompleksowej obsługi (OSS). Jeżeli podjęta zostanie decyzja o ograniczeniu pojedynczego certyfikatu bezpieczeństwa, organ wydający certyfikat bezpieczeństwa wydaje nowy dokument jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa, zawierający ograniczenia lub warunki użytkowania.

Wszelkie wnioski krajowego organu bezpieczeństwa o unieważnienie ważnego jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa są obsługiwane bezpośrednio w bazie danych ERADIS zgodnie z obowiązującymi procedurami.

## Załącznik Instrukcje użytkowania w odniesieniu do treści wniosku o jednolity certyfikat bezpieczeństwa

Wnioskodawca proszony jest o wypełnienie formularza wniosku podczas składania wniosku o jednolity certyfikat bezpieczeństwa lub przy występowaniu o przeprowadzenie działań poprzedzających wszczęcie procedury rozpatrywania wniosku.

Poniższa tabela zawiera uwagi dot. składania wniosku o jednolity certyfikat bezpieczeństwa, w kolejności przedstawionej w załączniku I do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2018/763. Dla ułatwienia tabela wykorzystuje taką samą numerację, jaka występuje w załączniku I do powyższego rozporządzenia wykonawczego.

*Tabela 1: Uwagi dot. składania wniosku o jednolity certyfikat bezpieczeństwa*

Załącznik I do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2018/763	Uwagi
1.1-1.3	<p>Wnioskodawca wybiera właściwy rodzaj wniosku w następujący sposób:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>› „Nowy”: jeśli po raz pierwszy składa wniosek o jednolity certyfikat bezpieczeństwa lub jeśli poprzedni jednolity certyfikat bezpieczeństwa cofnięto;</li> <li>› „Odnowienie”: w sytuacji, gdy upływa okres ważności poprzedniego ważnego (jednolitego) certyfikatu bezpieczeństwa i istnieje konieczność jego przedłużenia, aby zapewnić ciągłość operacji kolejowych prowadzonych przez wnioskodawcę;</li> <li>› „Aktualizacja”: jeżeli rodzaj lub zakres działalności ulega istotnym zmianom lub jeżeli wprowadzono istotne zmiany do regulacji w dziedzinie bezpieczeństwa lub jeżeli zmieniły się warunki, w oparciu o które wydano (jednolity) certyfikat bezpieczeństwa.</li> </ul>
1.2	<p>Jednolity certyfikat bezpieczeństwa jest odnawiany na wniosek przedsiębiorstwa kolejowego, w okresach nieprzekraczających pięciu lat, na mocy art. 10 ust. 13 dyrektywy (UE) 2016/798.</p>
1.4	<p>Podczas składania wniosku o odnowienie lub aktualizację należy podać lub wybrać z listy ENI poprzedniego (jednolitego) certyfikatu bezpieczeństwa (np. jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa lub certyfikatu bezpieczeństwa w części A), w związku z którym wniosek jest składany do organu wydającego certyfikat bezpieczeństwa.</p> <p>ENI poprzedniego(-ich) certyfikatu(-ów) bezpieczeństwa używane są do unieważnienia odpowiadającego(-ych) im certyfikatu(-ów) w bazie danych ERADIS. W przypadku wątpliwości zaleca się, aby wnioskodawca skontaktował się z organem wydającym certyfikat bezpieczeństwa przed złożeniem wniosku.</p>

Załącznik I do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2018/763	Uwagi
2.1-2.2	Podczas składania wniosku dotyczącego usług przewozu pasażerskiego (części lub całości wniosku) należy określić, poprzez zaznaczenie właściwego pola, czy działalność obejmuje przewóz kolejami dużych prędkości: można wybrać tylko jedną z opcji. Usługi dotyczące wybranej opcji 2.1 lub 2.2 obejmują każdy inny rodzaj transportu pasażerskiego (tj. regionalny, krótko-, średnio- i długodystansowy etc.), a także wszelkie inne usługi niezbędne do świadczenia usług przewozu pasażerskiego, których dotyczy wnioski (operacje manewrowe itp.). Definicja przewozów kolejami dużych prędkości została określona w załączniku I do dyrektywy (UE) 2016/797.
2.3-2.4	Podczas składania wniosku dotyczącego usług transportu towarów (części lub całości wniosku) należy określić, poprzez zaznaczenie właściwego pola, czy działalność obejmuje przewozy ładunków niebezpiecznych: można wybrać tylko jedną z opcji. Usługi dotyczące wybranej opcji 2.5 lub 2.6 obejmują każdy inny rodzaj transportu towarowego, który nie został wyraźnie wymieniony, a także wszelkie inne usługi niezbędne do świadczenia usług przewozu towarów, których dotyczy wnioski (operacje manewrowe etc.). Wnioskodawca powinien być również świadomy, że w przypadku wyboru „towarów niebezpiecznych” będzie musiał przedstawić dowód zgodności z przepisami dotyczącymi transportu kolejowego towarów niebezpiecznych.
2.5	Pole to należy zaznaczyć, jeśli wnioskodawca zamierza świadczyć jedynie usługi manewrowe i nie będzie prowadził transportu pasażerskiego ani towarowego. Wnioskodawca powinien również wskazać, czy planowane usługi będą obejmować manewry wagonów przewożących towary niebezpieczne. Pole to można również zaznaczyć łącznie z polem 2.6, jeżeli wnioskodawca zamierza prowadzić inne rodzaje działalności.
2.6	Jeżeli wnioskodawca zamierza prowadzić inne rodzaje działalności, musi określić, co to za usługi, na przykład: <ul style="list-style-type: none"> <li>› Eksploatacja pojazdów na prywatnych bocznicach, w przypadku gdy taka działalność nie jest wykluczona z zakresu systemu zarządzania bezpieczeństwem przedsiębiorstwa, zgodnie z art. 2 ust. 3 dyrektywy (UE) 2016/798;</li> <li>› Badanie właściwości biegowych lub próby stacjonarne pojazdów;</li> <li>› Eksploatacja pojazdów związana z działalnością mającą na celu utrzymanie infrastruktury.</li> <li>› Wszelkie ośrodki szkoleniowe, które mają zostać uznane zgodnie z art. 5 decyzji Komisji 2011/765/UE (więcej szczegółów znajduje się w części 4)</li> </ul> <p>W tym polu można również uwzględnić wszelkie specyficzne krajowe wymagania dotyczące rodzaju/rodzajów działalności.</p>
3.1	W odniesieniu do usług, których dotyczy wnioski, należy określić datę, kiedy działalność operacyjna ma się rozpocząć lub – w przypadku certyfikatu odnawianego lub aktualizowanego – datę, kiedy certyfikat ma wejść w życie i zastąpić poprzedni.

<i>Załącznik I do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2018/763</i>	<i>Uwagi</i>
3.2	Wnioskodawca musi wybrać państwo członkowskie właściwe dla planowanego obszaru działalności.
3.3	<p>Wnioskodawca określa swój planowany obszar działania, który może obejmować całą sieć kolejową jednego lub więcej państw członkowskich lub jedynie jej określoną część. W przypadku, gdy wnioskodawca zamierza prowadzić swoją działalność jedynie na określonej części sieci, wnioskodawca ma obowiązek:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>› określić obszar działalności, na którym zamierza prowadzić swoją działalność, jako odcinek od punktu A do punktu B (np. Paryż – Bruksela) lub</li> <li>› przedstawić wykaz sieci, na których zamierza prowadzić działalność lub</li> <li>› określić jasno wszystkie linie, w tym stosowne linie objazdu, na których zamierza prowadzić działalność.</li> </ul> <p>Wnioskodawcy muszą stosować określenia/nazwy linii są używane w „Regulaminie sieci” (zob. art. 3 i załącznik IV do dyrektywy 2012/34/UE). Zaleca się również uwzględniać rodzaj stosowanych systemów sygnalizacyjnych oraz ich geograficzny zasięg.</p> <p>Należy zaznaczyć, że w sytuacji gdy wnioskodawca decyduje się na złożenie wniosku o ściśle określony obszar działalności, każda zmiana dotycząca tego obszaru będzie wymagać aktualizacji jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa. Sposób określenia obszaru działalności stanowi decyzję biznesową wnioskodawcy.</p>
3.4	Jeżeli wnioskodawca prowadzi działalność w sąsiednim państwie członkowskim lub w sąsiednich państwach członkowskich, w ramach której świadczy usługi kolejowe do stacji znajdującej/znajdujących się blisko granicy, musi te stacje jasno wskazać.
4.1-4.2	Wnioskodawca może wybrać Agencję lub krajowy organ ds. bezpieczeństwa jako organ wydający certyfikat bezpieczeństwa, jeżeli obszar działalności jest ograniczony do jednego państwa członkowskiego. Wnioskodawca wybiera Agencję, jeżeli obszar działalności obejmuje więcej niż jedno państwo członkowskie.
5.1	Należy uwzględnić wyłącznie nazwę prawną.
5.2	Tu można zamieścić skróconą nazwę przedsiębiorstwa kolejowego (opcjonalnie).

<i>Załącznik I do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2018/763</i>	<i>Uwagi</i>
5.3-5.7	<p>Każdy wnioskodawca musi podać niezbędne informacje umożliwiające organowi wydającemu certyfikat bezpieczeństwa kontakt z przedsiębiorstwem kolejowym.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>› Jeżeli to możliwe, należy podać numer telefoniczny centrali, a nie osoby zajmującej się procedurą oceny.</li> <li>› Numery telefonów i faksu powinny, w stosownych przypadkach, zawierać numer kierunkowy kraju.</li> <li>› Adres poczty elektronicznej powinien być ogólnym adresem poczty elektronicznej przedsiębiorstwa kolejowego.</li> <li>› Dane kontaktowe przedsiębiorstwa kolejowego powinny obejmować adres ogólny, bez wskazywania konkretnych osób, ponieważ informacje na ich temat można podać w polach 6.1–6.6. Podanie adresu strony internetowej (5.7) nie jest obowiązkowe.</li> </ul>
5.8-5.9	<p>Jeżeli na podstawie przepisów krajowych przedsiębiorstwu kolejowemu, które składa wniosek, przyznano kilka numerów rejestracji, w formularzu punktu kompleksowej obsługi można wpisać zarówno numer VAT (5.9) jak i drugi numer rejestracji (5.8) (np. rejestr handlowy).</p>
5.10	<p>W pozostałych polach można podać informacje dodatkowe, które nie były wymagane w poprzednich punktach.</p>
6.1-6.8	<p>Osoba wyznaczona do kontaktów, przez cały okres przeprowadzania oceny, pośredniczy między przedsiębiorstwem kolejowym, które składa wniosek o jednolity certyfikat bezpieczeństwa, a organem wydającym certyfikat bezpieczeństwa i właściwym krajowym organem (lub organami) ds. bezpieczeństwa, stosownie do sytuacji. W razie konieczności osoba ta służy wsparciem, pomocą, informacją, wyjaśnieniami i stanowi punkt kontaktu dla organu wydającego certyfikat bezpieczeństwa właściwego krajowego organu (lub organów) ds. bezpieczeństwa, stosownie do sytuacji. Osoba ta jest upoważniona i uprawniona do reprezentowania swojej organizacji. Numery telefonów i faksu powinny, w stosownych przypadkach, zawierać numer kierunkowy kraju.</p>

Załącznik I do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2018/763	Uwagi
7.1	Dokumentację składa się w momencie składania wniosku o jednolity certyfikat bezpieczeństwa. Jeżeli wniosek dotyczy odnowienia lub aktualizacji jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa, należy jasno wskazać – odpowiednio w poszczególnych dokumentach – zmiany wprowadzone w dokumentacji złożonej z poprzednim wnioskiem. „Streszczenie instrukcji dotyczącej systemu zarządzania bezpieczeństwem (SMS)” oznacza tutaj dokument, w którym przedstawiono i omówiono najważniejsze elementy tego systemu w przedsiębiorstwie kolejowym. Musi on zawierać szczegółowe informacje, które pomogą w wykazaniu, że system zarządzania bezpieczeństwem jest zgodny z kryteriami oceny przedstawionymi w załączniku II do rozporządzenia delegowanego Komisji (UE) nr 2018/763 oraz, tam gdzie to właściwe, uwzględniać odniesienia do bardziej szczegółowych dokumentów. Należy wyraźnie wskazać procesy i dokumenty, w odniesieniu do których stosuje się i wdraża techniczne specyfikacje interoperacyjności (TSI). W celu uniknięcia dublowania pracy i ograniczenia ilości przedkładanych informacji, należy złożyć tylko streszczenie dokumentacji w zakresie elementów zgodnych z TSI i z innymi stosownymi przepisami UE.
7.2	Tabela przedstawiająca główne elementy systemu zarządzania bezpieczeństwem przedsiębiorstwa kolejowego pod kątem zgodności z kryteriami oceny, przedstawionymi w załączniku II do rozporządzenia delegowanego Komisji (UE) nr 2018/763, w celu potwierdzenia zgodności ogólnych przepisów dotyczących systemu zarządzania bezpieczeństwem z wymogami określonymi w art. 9 dyrektywy (UE) 2016/798. Również wskazanie, gdzie w dokumentacji dotyczącej systemu zarządzania bezpieczeństwem spełnione są wymogi stosownej technicznej specyfikacji interoperacyjności odnoszącej się do podsystemu „Ruch kolejowy”.
8.1	Wnioskodawca składa dokumentację dotyczącą zgłoszonych przepisów krajowych stosowanych w zakresie przewozów, które zamierza wykonywać na podstawie certyfikatu, o który występuje. Szczegółowa dokumentacja dotycząca operacji transportu kolejowego na sieci (lub na jej części) każdego państwa członkowskiego, w którym wnioskodawca zamierza prowadzić działalność, jest zawarta, stosownie do sytuacji, w oddzielnych załącznikach do formularza wniosku, oraz zgodnie z polityką językową ustaloną przez krajowe organy ds. bezpieczeństwa właściwego państwa członkowskiego/ właściwych państw członkowskich.
8.2	Tabela przedstawiająca specyficzne elementy systemu zarządzania bezpieczeństwem przedsiębiorstwa kolejowego pod kątem zgodności z wymogami określonymi w odpowiednich zgłoszonych przepisach krajowych w celu potwierdzenia zgodności przepisów dotyczących systemu zarządzania bezpieczeństwem ze stosowanymi wymogami określonymi w zgłoszonych przepisach krajowych.
9.1	Obecny status planu działania (lub planów) ustanowionego przez przedsiębiorstwo kolejowe w celu rozwiązania każdej poważnej niezgodności i kwestii każdego innego obszaru budzącego obawy zidentyfikowanych podczas działań nadzorczych przeprowadzonych od czasu poprzedniej oceny.

<i>Załącznik I do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2018/763</i>	<i>Uwagi</i>
9.2	Bieżący status planu (lub planów) działania ustanowionego przez przedsiębiorstwo kolejowe w celu wyeliminowania nierozstrzygniętych problemów, które wykryto w ramach poprzedniej oceny.