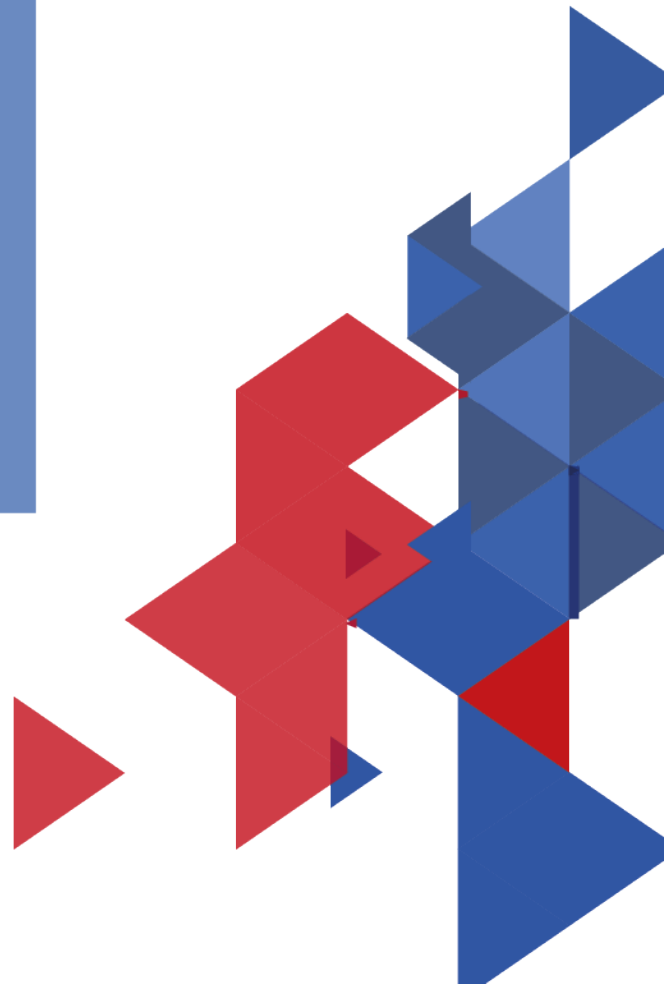


P
R
O
J
E
K
T

Przewodnik dotyczący
wydawania zezwoleń
dla instalacji stałych

2024



Spis treści

Spis skrótów i pojęć.....	5
Wprowadzenie	8
1. Obowiązek uzyskania zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji	10
1.1. Gdzie i jak przesłać formularz?	10
1.2. Praktyczne wskazówki jak powinno wyglądać prawidłowe zgłoszenie do Prezesa UTK.....	10
1.3. Postępowanie administracyjne nakazujące uzyskanie zezwolenia.....	11
1.4. Podsystem „Sterowanie – urządzenia przytorowe” – co warto wiedzieć?	12
1.5. Czy od decyzji Prezesa UTK można się odwołać?.....	12
1.6. Brak nałożenia obowiązku uzyskania zezwolenia	12
1.7. Kwalifikowanie prac w podsystemie jako odnowienie lub modernizacja	13
1.8. Negatywny wpływ prac na ogólny poziom bezpieczeństwa danego podsystemu	14
2. Zgłoszenie informacji o wszczęciu procedury weryfikacji WE podsystemu	15
2.1. Gdzie i jak przesłać formularz?	15
3. Wymogi warunkujące uzyskanie zezwolenia.....	15
4. Wniosek – wymagania.....	17
4.1. Gdzie i jak złożyć wniosek?.....	17
4.2. Podpisy pod wnioskiem i zasady reprezentacji Wnioskodawcy.....	17
4.3. Wzór wniosku	18
4.4. Omówienie załączników części A.....	19
4.4.1. Deklaracja weryfikacji WE podsystemu.....	19
4.4.2. Opłata za prowadzenie postępowania przez Prezesa UTK	21
4.4.3. Pełnomocnictwo dla pełnomocnika Wnioskodawcy w sprawie.....	22
4.4.4. Pozostałe pełnomocnictwa.....	23
4.5. Omówienie załączników części B	23
4.5.1. Dokumentacja z przebiegu weryfikacji WE podsystemu	23
4.5.1.1. Certyfikat WE weryfikacji/certyfikat weryfikacji podsystemu	23
4.5.1.2. Plan utrzymania podsystemu strukturalnego	26
4.5.1.3. Raport z oceny jednostki notyfikowanej wraz z załącznikami	27
4.5.1.4. Dokumentacja sporządzona przez jednostkę wyznaczoną.....	28
4.5.1.5. Dokumenty określające cechy charakterystyczne podsystemu	28
4.5.1.6. Wykaz składników interoperacyjności.....	29
4.5.1.7. Kopie deklaracji WE zgodności składnika interoperacyjności lub deklaracji WE przydatności do stosowania składnika interoperacyjności.....	30
4.5.1.8. Kopie raportów z oceny składników interoperacyjności przeprowadzonej przez jednostkę notyfikowaną na podstawie specyfikacji europejskich prób i badań.....	31
4.5.1.9. Pośrednie potwierdzenie weryfikacji.....	31
4.5.1.10. Wykaz budowli/urządzeń wchodzących w skład podsystemu	32

4.5.1.11. Kopie świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu oraz deklaracji zgodności z typem	32
4.5.1.12. Sprawozdania z przeprowadzonych wizyt i audytów jednostki notyfikowanej lub jednostki wyznaczonej	33
4.5.1.13. Inne certyfikaty weryfikacji wydane zgodnie z odpowiednimi przepisami Unii Europejskiej.....	34
4.5.2. Dokumentacja z przebiegu procesu zarządzania ryzykiem lub bezpiecznej integracji	34
4.5.2.1. Dokumentacja z oceny znaczenia zmiany oraz wpływ znaczenia zmiany na wymaganą dokumentację załączoną do wniosku o wydanie zezwolenia	34
4.5.2.2. Przyjęta metoda oceny bezpieczeństwa.....	39
4.5.2.3. Przyjęte środki bezpieczeństwa i wymogi bezpieczeństwa dla każdego zidentyfikowanego zagrożenia.....	39
4.5.2.4. Dokumentacja z oceny ryzyka	39
4.5.2.5. Rejestr zagrożeń	42
4.5.2.6. Wykaz/spis dokumentów potwierdzających wykazanie zgodności z wymogami bezpieczeństwa.....	43
4.5.2.7. Raport w sprawie oceny bezpieczeństwa.....	43
4.5.2.8. Deklaracja na podstawie art. 16 rozporządzenia 402/2013.....	44
4.5.2.9. Dowód bezpieczeństwa	44
4.6. Rekomendowana struktura folderów dla załączników części B.....	45
4.7. Wzór zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji podsystemu.....	45
Załącznik nr 1 – Wzór formularza zgłoszenia informacji o modernizacji/ odnowieniu podsystemu strukturalnego	48
Załącznik nr 2 – Wzór formularza zgłoszenia informacji o rozpoczęciu procedury weryfikacji WE podsystemu	51
Załącznik nr 3 – Wzór wniosku o wydanie zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji podsystemu strukturalnego	54
Załącznik nr 4 – Wzór deklaracji weryfikacji WE podsystemu wskazany w załączniku II do rozporządzenia 2019/250.....	58
Załącznik nr 5 – Wzór deklaracji weryfikacji WE podsystemu wskazany w załączniku III do rozporządzenia 2019/250.....	59
Załącznik nr 6 – Wzór deklaracji WE zgodności/przydatności do stosowania składnika interoperacyjności.....	60
Załącznik nr 7 – Proponowana struktura plików i folderów załączników części B	61
Załącznik nr 8 – Wzór zezwolenia dla podsystemu „Infrastruktura”	63
Załącznik nr 9 – Wzór zezwolenia dla podsystemu „Energia”	65
Załącznik nr 10 – Wzór zezwolenia dla podsystemu „Sterowanie – urządzenia przytorowe”	66



Spis skrótów i pojęć

1.	UTK	Urząd Transportu Kolejowego
2.	Prezes UTK	Prezes Urzędu Transportu Kolejowego
3.	k.p.a.	ustawa z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego, z późn. zm.
4.	UOS	ustawa z dnia 16 listopada 2006 r. o opłacie skarbowej, z późn. zm.
5.	KRS	Krajowy Rejestr Sądowy
6.	ustawa o transporcie kolejowym	ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, z późn. zm.
7.	RWO	rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 22 lipca 2021 r. w sprawie opłat pobieranych przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, z późn. zm.
8.	RWŚ	rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 13 maja 2014 r. w sprawie dopuszczania do eksploatacji określonych rodzajów budowli, urządzeń i pojazdów kolejowych, z późn. zm.
9.	RWI	rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 7 czerwca 2021 r. w sprawie interoperacyjności
10.	Lista Prezesa UTK	Lista właściwych krajowych specyfikacji technicznych i dokumentów normalizacyjnych, których zastosowanie umożliwia spełnienie zasadniczych wymagań systemu kolei, publikowana przez Prezesa UTK na podstawie art. 25d ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym
11.	Lista Prezesa UTK z 2021 r.	Lista Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego w sprawie właściwych krajowych specyfikacji technicznych i dokumentów normalizacyjnych, których zastosowanie umożliwia spełnienie zasadniczych wymagań systemu kolei z 23 grudnia 2021 r.
12.	dyrektywa 2016/797	dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei w Unii Europejskiej, z późn. zm.
13.	dyrektywa 2008/57	dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE z dnia 17 czerwca 2008 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie, z późn. zm.
14.	rozporządzenie 2016/796	rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 2016/796 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie Agencji Kolejowej Unii Europejskiej i uchylenia rozporządzenia (WE) nr 881/2004
15.	Agencja	Agencja Kolejowa Unii Europejskiej
16.	TSI	Techniczne Specyfikacje Interoperacyjności

17.	rozporządzenie 1299/2014	rozporządzenie Komisji (UE) nr 1299/2014 z dnia 18 listopada 2014 r. dotyczące technicznych specyfikacji interoperacyjności podsystemu „Infrastruktura” systemu kolei w Unii Europejskiej, z późn. zm.
18.	rozporządzenie 1300/2014	rozporządzenie Komisji (UE) Nr 1300/2014 z dnia 18 listopada 2014 r. w sprawie technicznych specyfikacji interoperacyjności odnoszących się do dostępności systemu kolei Unii dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej możliwości poruszania się, z późn. zm.
19.	rozporządzenie 1301/2014	rozporządzenie Komisji (UE) nr 1301/2014 z dnia 18 listopada 2014 r. w sprawie technicznych specyfikacji interoperacyjności podsystemu „Energia” systemu kolei w Unii, z późn. zm.
20.	rozporządzenie 2016/919	rozporządzenie Komisji (UE) nr 2016/919 z dnia 27 maja 2016 r. w sprawie technicznej specyfikacji interoperacyjności w zakresie podsystemów „Sterowanie” systemu kolei w Unii Europejskiej, z późn. zm.
21.	rozporządzenie 2023/1695	rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2023/1695 z dnia 10 sierpnia 2023 r. w sprawie technicznej specyfikacji interoperacyjności w zakresie podsystemów „Sterowanie” systemu kolei w Unii Europejskiej i uchylające rozporządzenie (UE) 2016/919
22.	rozporządzenie 1303/2014	rozporządzenie Komisji (UE) nr 1303/2014 z dnia 18 listopada 2014 r. w sprawie technicznej specyfikacji interoperacyjności w zakresie aspektu „Bezpieczeństwo w tunelach kolejowych” systemu kolei w Unii Europejskiej, z późn. zm.
23.	rozporządzenie 2019/250	rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) z dnia 12 lutego 2019 r. w sprawie wzorów deklaracji WE i certyfikatów dotyczących składników interoperacyjności i podsystemów kolei w oparciu o model deklaracji zgodności z dopuszczonym typem pojazdu kolejowego oraz w oparciu o procedury weryfikacji WE podsystemów zgodnie z Dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/797 oraz uchylające rozporządzenie Komisji (UE) nr 201/2011, z późn. zm.
24.	rozporządzenie 402/2013	rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 402/2013 z dnia 30 kwietnia 2013 r. w sprawie wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w zakresie wyceny i oceny ryzyka i uchylające rozporządzenie (WE) nr 352/2009, z późn. zm.
25.	Zgłaszający	podmiot uprawniony do przekazania Prezesowi UTK dokumentacji opisującej projekt na podstawie art. 25k ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym tj. zarządca infrastruktury, przewoźnik kolejowy, użytkownik bocznic kolejowej, podmiot zamawiający, producent podsystemu albo jego upoważniony przedstawiciel



26.	Wnioskodawca	podmiot uprawniony do złożenia wniosku o wydanie zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji podsystemu strukturalnego „Infrastruktura”, „Energia” lub „Sterowanie – urządzenia przytorowe” zgodnie z art. 25e ust 2 ustawy o transporcie kolejowym tj. podmiot zamawiający, zarządca infrastruktury, przewoźnik kolejowy, użytkownik bocznic kolejowej, producent podsystemu albo jego upoważniony przedstawiciel
27.	Podmiot zarządzający ryzykiem	podmiot spełniający kryteria określone w art. 3 pkt 11 rozporządzenia 402/2013, czyli: <ol style="list-style-type: none">1) przedsiębiorstwo kolejowe lub zarządca infrastruktury, którzy wdrażają środki nadzoru ryzyka;2) podmiot odpowiedzialny za utrzymanie;3) podmiot zamawiający lub producent, który wzywa jednostkę notyfikowaną do zastosowania procedury weryfikacji WE lub jednostkę wyznaczoną do przeprowadzenie procedury weryfikacji na zgodność z właściwymi krajowymi specyfikacjami technicznymi i dokumentami normalizacyjnymi, których zastosowanie umożliwia spełnienie zasadniczych wymagań systemu kolei;4) podmiot składający wniosek o zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji podsystemów strukturalnych, tj. Wnioskodawcę.

Wprowadzenie

Stosownie do art. 25e ust. 9 ustawy o transporcie kolejowym, Prezes UTK ma obowiązek opracowania i udostępnienia w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie UTK wytycznych dotyczących procedury uzyskiwania zezwoleń na dopuszczenie do eksploatacji podsystemów strukturalnych „Infrastruktura”, „Energia”, Sterowanie – urządzenia przytorowe oraz wykazu wymaganych dokumentów.

Prezes UTK przygotował przewodnik, który ma pomóc w prawidłowym sporządzaniu wniosków o wydanie zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji podsystemu strukturalnego.

Głównymi założeniami przewodnika są:

- przedstawienie porad i zaleceń dotyczących prawidłowego sporządzenia wniosku o wydanie zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji podsystemu strukturalnego instalacji stałych oraz dokumentacji, jaką należy do niego załączyć;
- wyjaśnienie podstaw prawnych ustanawiających reguły, którymi Prezes UTK kieruje się rozpatrując poszczególne wnioski.

W dokumencie szczegółowo omówione zostały:

- wymogi warunkujące uzyskanie zezwolenia,
- wniosek wraz z dokumentacją stanowiącą jego załączniki oraz
- tzw. dobre praktyki, a także najczęściej spotykane w przedkładanych dokumentach braki i niespójności.

W przewodniku zawarto wzór wniosku, wzór zezwolenia, rekomendowaną strukturę dokumentacji z przebiegu weryfikacji WE, a także odniesienia do stanowisk Prezesa UTK związanych z uzyskaniem zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji podsystemu strukturalnego.

Przewodnik skierowany jest do podmiotów zamawiających, zarządców infrastruktury działających na podstawie autoryzacji bezpieczeństwa, przewoźników kolejowych, użytkowników bocznic kolejowych działających na podstawie świadectwa bezpieczeństwa, a także producentów podsystemów (wykonawców inwestycji infrastrukturalnych) i ich upoważnionych przedstawicieli.

Przewodnik będzie systematycznie aktualizowany wraz z pojawiającymi się zmianami w przepisach.

Wydanie 2 przewodnika, wg stanu prawnego na 29 grudnia 2023 r.

Wykaz zmian	
Wersja przewodnika	Opis zmian
2.0	zmiany redakcyjne; zaktualizowane wzory wniosków, zgłoszeń i projektów zezwoleń, dodano rozdziały (4.5.1.4 „Dokumentacja sporządzona przez jednostkę wyznaczoną”; 4.5.2 „Dokumentacja z przebiegu procesu zarządzania ryzykiem lub bezpiecznej integracji”), uwzględniono zmiany związane z wejściem w życie nowych TSI, uzupełniono przewodnik o kolejne najczęściej popełniane błędy.

Część 1
Podstawowe informacje



1. Obowiązek uzyskania zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji

Podsystemy strukturalne instalacji stałych (tj. „Infrastruktura”, „Energia”, a także „Sterowanie – urządzenia przytorowe”) wymagają uzyskania zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji w następujących przypadkach:

- 1) budowy nowego podsystemu;
- 2) modernizacji lub odnowienia podsystemu, gdy taki obowiązek nałoży Prezes UTK.

Każdy nowy podsystem strukturalny „Infrastruktura”, „Energia” i „Sterowanie – urządzenia przytorowe” przed dopuszczeniem do eksploatacji po raz pierwszy wymaga uprzedniego uzyskania zezwolenia Prezesa UTK.

W przypadku odnowienia lub modernizacji podsystemów strukturalnych instalacji stałych, zgodnie z art. 25k ustawy o transporcie kolejowym Zgłaszający przekazuje Prezesowi UTK dokumentację opisującą projekt.

W Załączniku nr 1 zamieszczony został wzór formularza zgłoszenia, do którego należy załączyć dokumentację opisującą projekt. Jego wersja interaktywna dostępna jest również na stronie internetowej UTK¹.

Formularz zgłoszenia należy podpisać zgodnie z zasadami reprezentacji Zgłaszającego, w imieniu którego dokonuje się zgłoszenia informacji o modernizacji lub odnowieniu podsystemu strukturalnego, określonymi we wpisie do KRS. Do formularza zgłoszenia stosuje się wymogi formalne opisane w pkt 4.2 przewodnika (dotyczące m.in. prawidłowego podpisywania dokumentacji, składania jej w odpowiedniej formie, a także sporządzania ewentualnych pełnomocnictw).

1.1. Gdzie i jak przesać formularz?

Dokument można przekazać Prezesowi UTK pocztą na adres: Urząd Transportu Kolejowego, Al. Jerozolimskie 134, 02-305 Warszawa, osobiście od poniedziałku do piątku w godz. 8:15-16:15 w siedzibie UTK w Warszawie lub w wybranym Oddziale Terenowym UTK, a także w formie elektronicznej poprzez platformę ePUAP na adres /UTK/skrytka lub /UTK/SkrytkaESP².

Z szacunków UTK wynika, że złożenie pism w wersji elektronicznej skraca czas rozpatrzenia sprawy średnio o nawet dwa tygodnie. Nie ponosi się również kosztów wydruku i przesyłki dokumentów.

Prezes UTK w terminie miesiąca od wpływu dokumentacji **może zażądać pisemnie od Zgłaszającego odpowiednich informacji uzupełniających**, przy czym termin do ich przedłożenia nie może być dłuższy niż miesiąc.

1.2. Praktyczne wskazówki jak powinno wyglądać prawidłowe zgłoszenie do Prezesa UTK

Prawidłowo sporządzone zgłoszenie powinno zawierać informacje o stopniu szczegółowości pozwalającym Prezesowi UTK na ocenę konieczności uzyskania zezwolenia na dopuszczenie

¹ Wzór formularza zgłoszenia dostępny pod adresem: <https://utk.gov.pl/pl/uslugi/produkcji/uslugi-dla-producentow/dopuszczenie-do-eksploa/17655.Stwierdzenie-obowiazkulub-jego-braku-uzyskania-zezwolenia-na-dopuszczenia-do-eks.html>

² Instrukcja dostępna jest pod adresem: <https://utk.gov.pl/pl/aktualnosci/14404.Zachecamy-do-korzystania-z-ePUAP.html>



do eksploatacji podsystemu strukturalnego w oparciu o przesłanki zawarte w art. 25k ustawy o transporcie kolejowym. W szczególności powinno ono:

- 1) wykazywać spójność pod względem kilometrażu i zakresu realizowanych prac w ramach danej inwestycji.

Prawidłowe zgłoszenie obejmuje:

- jednolite określenie numeru i zakresu kilometrażu linii kolejowych objętych inwestycją;
- możliwie najbardziej szczegółowy opis zakresu prac dotyczących poszczególnych elementów podsystemu;
- rzetelne wskazanie i uzasadnienie rodzaju oraz kwalifikacji prac w podsystemie w oparciu o zakres prac w podsystemie i definicję modernizacji w odpowiednich TSI.

- 2) zawierać wskazanie parametrów eksploatacyjnych podsystemu z uwzględnieniem stanu istniejącego (przed wykonaniem prac) oraz docelowego (po wykonaniu prac).

W przypadku podsystemu Infrastruktura należy podać istniejący i docelowy kod ruchu oraz związane z nim parametry eksploatacyjne, tj.: minimalna skrajnia budowli, nacisk osi, prędkość na linii, długość pociągu (w przypadku ruchu towarowego) oraz długość użytkowa peronu (w przypadku ruchu pasażerskiego i jeśli zakres prac obejmuje perony pasażerskie).

W przypadku podsystemu „Energia” należy podać prędkość na linii.

W przypadku podsystemu „Sterowanie” nie oczekuje się wskazania analogicznych parametrów.

Z dotychczasowej praktyki wynika, że zdarzają się sytuacje, w których informacje zawarte w wniosku nie są w pełni jednolite z załączoną do niego dokumentacją opisującą projekt. Przykładowo w zgłoszeniu została zawarta informacja, że prace będą miały miejsce na liniach kolejowych nr 1, 4 oraz 15, z kolei dokumentacja opisująca projekt oprócz linii wskazanych w zgłoszeniu obejmuje również linie kolejowe nr 5, 8 i 29.

1.3. Postępowanie administracyjne w sprawie nakazania uzyskania zezwolenia

Prezes UTK, po analizie dokumentacji opisującej projekt i ewentualnych informacji uzupełniających, **może wszcząć z urzędu postępowanie administracyjne** w celu wydania decyzji administracyjnej nakazującej uzyskanie nowego zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji podsystemu po odnowieniu lub modernizacji.

Prezes UTK podejmuje taką decyzję uwzględniając następujące przesłanki:

- 1) przewidziane prace mogą negatywnie oddziaływać na ogólny poziom bezpieczeństwa danego podsystemu;
- 2) wymagają tego odpowiednie TSI;
- 3) wymagają tego krajowe plany wdrażania TSI lub
- 4) zmienione są wartości parametrów, na podstawie których udzielono zezwolenia.

Jeżeli Prezes UTK dojdzie do wniosku, na podstawie powyższych przesłanek, że podsystem po modernizacji lub odnowieniu wymaga uzyskania zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji, skieruje do Zgłaszającego **zawiadomienie o wszczęciu postępowania administracyjnego w sprawie nakazania uzyskania zezwolenia**.

! Jeżeli zgłoszenie zostanie dokonane w imieniu Zgłaszającego przez podmiot działający na podstawie stosownego pełnomocnictwa, to wówczas zawiadomienie o wszczęciu postępowania administracyjnego kierowane jest do Zgłaszającego, gdyż to Zgłaszający stanowi podmiot uprawniony wskazany w art. 25k ust 1 ustawy o transporcie kolejowym.

Oznacza to, że jeżeli przedstawiciel podmiotu dokonującego zgłoszenia w imieniu Zgłaszającego ma brać udział w ramach wszczętego postępowania jako pełnomocnik Zgłaszającego, to wówczas niezbędne jest przesłanie nowego pełnomocnictwa dla tego pracownika po wszczęciu postępowania.

Stosownie do zapisów RWO, postępowanie wszczynane z urzędu na podstawie art. 25k ustawy o transporcie kolejowym nie jest objęte obowiązkiem uiszczania jakichkolwiek opłat z tytułu wydania decyzji w sprawie.

1.4. Nakaz uzyskania zezwolenia w odniesieniu do podsystemu „Sterowanie – urządzenia przytorowe” – co warto wiedzieć?

Jeżeli projekt odnowienia lub modernizacji dotyczy ERTMS, Prezes UTK przed wydaniem decyzji w sprawie nakazania uzyskania nowego zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji podsystemu po odnowieniu lub modernizacji zwraca się o opinię do Agencji.

! Dodatkowo warto wskazać, że instalacja systemu ERTMS na linii, na której wcześniej system ten nie był zainstalowany, uznaje się za budowę nowego podsystemu, a nie jego modernizację lub odnowienie. Z tego względu projekt obejmujący instalację ERTMS po raz pierwszy nie wymaga przekazywania zgłoszenia, o którym mowa w art. 25k ustawy o transporcie kolejowym. Taki projekt, jako budowa nowego podsystemu, będzie zawsze wymagał uzyskania zezwolenia.

W przypadku modernizacji lub odnowienia podsystemu „Sterowanie – urządzenia przytorowe”, gdy zakres prac obejmuje zmiany w zainstalowanych wcześniej częściach systemu ERTMS, w skład dokumentacji opisującej projekt przedstawianej Prezesowi UTK **musi wchodzić analiza przeprowadzona zgodnie z punktem 7.2.1b załącznika do rozporządzenia 2016/919 lub punktem 7.2.3 załącznika do rozporządzenia 2023/1695**. Analiza taka pozwala stwierdzić, czy uzyskanie nowego zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji wynika z wymagań TSI. Dodatkowo, w przypadku takiej modernizacji lub odnowienia przed rozstrzygnięciem sprawy Prezes UTK zobowiązany jest do uzyskania opinii Agencji.

1.5. Czy od decyzji Prezesa UTK można się odwołać?

Od decyzji Prezesa UTK o nakazaniu uzyskania nowego zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji podsystemu strukturalnego przysługują środki odwoławcze przewidziane w k.p.a. (tj. wniosek o ponowne rozpatrzenie sprawy albo skarga na wydaną decyzję do Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie).

1.6. Brak nałożenia nakazu uzyskania zezwolenia

Jeżeli Prezes UTK stwierdzi, że dana modernizacja lub odnowienie nie wymaga uzyskania nowego zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji w określonym powyżej terminie, nie wszczyna postępowania administracyjnego. W takim przypadku Prezes UTK nie kieruje do zgłaszającego żadnego pisma.

Prezes UTK decyzję administracyjną w tej sprawie podejmuje w terminie nie dłuższym niż 4 miesiące od dnia stwierdzenia kompletności dokumentacji lub od dnia upływu terminu na przedłożenie odpowiednich informacji uzupełniających.



1.7. Kwalifikowanie prac w podsystemie jako odnowienie lub modernizacja

Zgodnie z art. 25k ustawy o transporcie kolejowym Prezes UTK może wydać decyzję, w której nakaże uzyskanie zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji podsystemu strukturalnego, niezależnie od tego, czy dany podsystem podlegał modernizacji, czy też odnowieniu.

Ustawa o transporcie kolejowym zawiera w swojej treści definicję pojęć modernizacji oraz odnowienia.

Stosownie do zapisów ustawy o transporcie kolejowym:

- **modernizacją** są większe prace modyfikacyjne wykonywane w podsystemie lub jego części poprawiające całkowite osiągi podsystemu oraz skutkujące zmianą dokumentacji technicznej dołączonej do deklaracji weryfikacji WE, o ile taka dokumentacja techniczna istnieje;
- **odnowieniem** są większe prace wymienne w podsystemie lub w części podsystemu, które nie zmieniają całkowitych osiągnięć podsystemu.

Niemniej jednak poszczególne TSI zawierają bardziej skonkretyzowaną definicję modernizacji danego podsystemu, którą Zgłaszający powinien kierować się w pierwszej kolejności kwalifikując prace w podsystemie.

W przypadku podsystemu „Infrastruktura” pkt 7.3.1 załącznika do rozporządzenia 1299/2014 określa modernizację jako **większe prace modyfikacyjne w istniejącym podsystemie „Infrastruktura”, skutkujące co najmniej uzyskaniem zgodności z jednym dodatkowym kodem ruchu lub zmianą zadeklarowanej kombinacji kodów ruchu (o których mowa w tabeli 2 i tabeli 3 w pkt 4.2.1 załącznika do rozporządzenia 1299/2014).**

W odniesieniu do podsystemu „Energia”, zgodnie z pkt 7.3.1 załącznika do rozporządzenia 1301/2014, modernizacja oznacza **większe prace modyfikacyjne w istniejącym podsystemie „Energia” skutkujące zwiększeniem prędkości na linii o ponad 30 km/h.**

Ponadto zgodnie z pkt 7.2 ppkt 3 załącznika do rozporządzenia 1299/2014 oraz pkt 7.2 ppkt 3 załącznika do rozporządzenia 1301/2014 za modernizację podsystemów „Infrastruktura” i „Energia” uważa się:

- 1) regulację toru na odcinku istniejącej trasy;
- 2) utworzenie obwodnicy;
- 3) dodanie jednego lub większej liczby torów na istniejącej trasie, bez względu na odległość pomiędzy pierwotnie położonymi torami i dodatkowymi torami.

W przypadku podsystemu „Sterowanie” pkt. 7.2.3.1 załącznika do rozporządzenia 2023/1695 określa modernizację jako modyfikacje, które mają wpływ na parametry podstawowe określone w tabeli 7.2. załącznika do rozporządzenia 2023/1695.

Warto przy tym zaznaczyć, że przepisy prawa nie wyodrębniają innej kategorii prac w istniejącym podsystemie niż: prace utrzymaniowe (wymiana elementów na elementy o identycznych funkcjach i osiągnięciach), odnowienie, modernizacja. W szczególności na gruncie prawnym nie funkcjonuje żadna kategoria pośrednia pomiędzy pracami utrzymaniowymi a odnowieniem. A zatem, to co nie kwalifikuje się jako utrzymanie powinno być zawsze kwalifikowane jako odnowienie lub modernizacja.

1.8. Negatywny wpływ prac na ogólny poziom bezpieczeństwa danego podsystemu

Zmiany w podsystemie, które mogą mieć negatywny wpływ na ogólny poziom bezpieczeństwa danego podsystemu, stanowią istotną przesłankę za koniecznością uzyskania zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji.

W podsystemie Infrastruktura do takich zmian należą m.in.:

- 1) budowa nowego lub przebudowa istniejącego podtorza, wynikająca ze zmiany geometrii układu torowego z ewentualną zmianą pochylenia skarp nasypów/przekopów;
- 2) poprowadzenie fragmentu linii w nowym śladzie, które może wymagać budowy nowego nasypu lub znacznego poszerzenia istniejącego nasypu lub poprowadzenia torów w nowym przekopie lub poszerzenia istniejącego przekopu;
- 3) przebudowa układów torowych na posterunku ruchu np. zmiana długości użytecznych, likwidacja lub dobudowa torów, rozjazdów, przebudowa głowic stacyjnych, zmiana rodzaju rozjazdu/ów lub jego/ich podstawowych parametrów (skos, promień);
- 4) budowa nowych bądź kompleksowa przebudowa istniejących obiektów inżynierskich z wymianą głównych elementów (mosty, wiadukty, tunele);
- 5) kompleksowa wymiana nawierzchni torowej.

W podsystemie „Energia” takimi zmianami są m.in.:

- 1) budowa nowej sieci trakcyjnej na niezelektryfikowanym odcinku linii kolejowej;
- 2) kompleksowa przebudowa istniejącej sieci trakcyjnej ze zmianą typu sieci;
- 3) budowa nowych bądź zmiana lokalizacji istniejących konstrukcji wsporczych wynikająca z konieczności dostosowania do przyległej infrastruktury kolejowej bądź nowego typu sieci trakcyjnej;
- 4) zmiana lokalizacji istniejących bądź budowa nowych podstacji trakcyjnych lub kabin sekcyjnych;
- 5) instalacja systemu rekuperacji energii w podstacjach trakcyjnych.

W podsystemie „Sterowanie – urządzenia przytorowe” takimi zmianami są modyfikacje w zakresie:

- 1) kontroli pociągu;
- 2) detekcji pociągu;
- 3) głosowej łączności radiowej;
- 4) radiowej wymiany danych

podlegające ocenie zgodnie z rozdziałem 7.2 Rozporządzenia 2023/1695.

Takimi zmianami mogą być również wszelkie modyfikacje m.in. polegające na dodaniu lub zmianie funkcji w zakresie systemów sterowania ruchem kolejowym i telekomunikacji wskazanych w przepisach wydanych na podstawie art. 25d ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym.

Do tego typu zmian możemy zaliczyć m.in.:

- 1) zmianę technologii wykonania urządzeń stacyjnych z mechanicznych kluczowych na komputerowe / przekaźnikowe/przekaźnikowo-komputerowe;
- 2) zmianę kategorii przejazdu kolejowego;



- 3) zabudowę blokad liniowych po raz pierwszy itp.

Warto wskazać również, że jeżeli dokumentacja opisująca projekt dotyczy podsystemu „Sterowanie - urządzenia przytorowe” obejmującego urządzenia europejskiego systemu sterowania pociągami (ETCS) lub globalnego kolejowego systemu łączności ruchomej (GSM-R), Prezes UTK przed wydaniem decyzji w sprawie nakazania uzyskania nowego zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji podsystemu po odnowieniu lub modernizacji **zwraca się o opinię do Agencji, która następnie jest brana przez Prezesa UTK pod uwagę w kontekście nałożenia obowiązku uzyskania zezwolenia.**

2. Zgłoszenie informacji o wszczęciu procedury weryfikacji WE podsystemu

W art. 25cb ust. 3 ustawy o transporcie kolejowym nakłada na producenta podsystemu albo jego upoważnionego przedstawiciela, zarządcę, przewoźnik kolejowy, użytkownik bocznicy kolejowej, dysponent, importer, wykonawca modernizacji, inwestor albo podmiot zamawiający obowiązek przekazania do Prezesa UTK informacji o tym, że wszczęto procedurę weryfikacji WE podsystemu z zasadniczymi wymaganiami.

Obowiązek ten należy spełnić w terminie **14 dni liczonych od dnia podpisania umowy z jednostką notyfikowaną** o przeprowadzenie weryfikacji WE podsystemu.

2.1. Gdzie i jak przesłać formularz?

Dokument można przekazać w formie elektronicznej poprzez platformę ePUAP (na adres /UTK/skrytka lub /UTK/SkrytkaESP) lub e-mail na adres utk@utk.gov.pl, pocztą na adres: Urząd Transportu Kolejowego, Al. Jerozolimskie 134, 02-305 Warszawa, bądź osobiście w godz. 8:15-16:15 od poniedziałku do piątku w siedzibie UTK w Warszawie lub w wybranym Oddziale Terenowym UTK. Wzór formularza zgłoszenia informacji o wszczęciu procedury weryfikacji WE podsystemu znajduje się w Załączniku nr 2³.

3. Wymogi warunkujące uzyskanie zezwolenia

Podsystem strukturalny instalacji stałych może być dopuszczony do eksploatacji w przypadku gdy:

- 1) jest zbudowany i zainstalowany w taki sposób, że spełnia zasadnicze wymagania systemu kolei oraz jest zapewniona jego zgodność z istniejącym systemem kolei Unii, w skład którego wchodzi;
- 2) składniki interoperacyjności, z których jest zbudowany, są właściwie zainstalowane i wykorzystywane zgodnie z przeznaczeniem;
- 3) urządzenia i budowle ujęte w rozdziale 3 RWŚ, które wchodzi w jego skład, zostały dopuszczone do eksploatacji zgodnie z przepisami ustawy o transporcie kolejowym.

Zgodnie z art. 25e ust. 1b ustawy o transporcie kolejowym gdy podsystem na skutek przeprowadzenia odnowienia lub modernizacji wymaga uzyskania nowego zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji, może on być eksploatowany na zasadach stosowanych w systemie zarządzania bezpieczeństwem zarządcy infrastruktury do czasu uzyskania nowego zezwolenia. **Należy przy tym podkreślić, że przepis ten, jako określający wyjątek od reguły uzyskania zezwolenia, nie daje bezterminowej możliwości eksploatacji podsystemu po modernizacji lub odnowieniu bez zezwolenia. Zarządca infrastruktury musi dochować wszelkiej staranności w celu niezwłocznego uzyskania zezwolenia,**

³ Formularz dostępny pod adresem: <https://utk.gov.pl/pl/dokumenty-i-formularze/zgloszenie-weryf/18451,Formularz-zgloszenia-weryfikacji-WE.html>

nawet jeżeli oddał już podsystem od eksploatacji na zasadach określonych w swoim systemie zarządzania bezpieczeństwem.

Stosownie do art. 13a ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym do postępowań w sprawach o wydanie zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji podsystemu strukturalnego stosuje się, z zastrzeżeniem art. 13ab i art. 13b ust. 2 i 3, przepisy k.p.a.

Prezes UTK wydaje zezwolenie na wniosek Wnioskodawcy. Odmowa wydania takiego zezwolenia następuje w drodze decyzji.

Szczegółowe informacje na temat samego wniosku oraz załączanej do niego dokumentacji zostały przedstawione w części 2 przewodnika.

Przed wydaniem zezwolenia Prezes UTK sprawdza przedłożoną dokumentację pod względem:

- 1) **kompletności** – czy dokonano kompleksowego udokumentowania:
 - przeprowadzonej oceny zgodności podsystemu oraz jego interfejsów z innymi podsystemami (oceny wszystkich właściwych z punktu widzenia zakresu projektu parametrów) w oparciu o odpowiednie TSI, przepisy krajowe i krajowy rejestr infrastruktury (RINF);
 - bezpiecznej integracji wewnątrz podsystemu i z innymi podsystemami, stwierdzonej w oparciu o odpowiednie TSI, przepisy krajowe, krajowy rejestr infrastruktury, a także **wspólne metody oceny bezpieczeństwa (CSM)**;
- 2) **trafności** – czy dokumentacja przejrzysty i niebudzący wątpliwości sposób wiąże wyniki oceny zgodności z jej przebiegiem, a także zebranymi dowodami i wymaganiami określonymi przepisami prawa;
- 3) **spójności** – czy brak jest sprzeczności oraz czy zachowana jest komplementarność między dokumentami sporządzonymi i zgromadzonymi w toku przeprowadzanych ocen i analiz.

W przypadku przytorowych urządzeń ERTMS Prezes UTK sprawdza również zgodność z warunkami określonymi w decyzji Agencji o zatwierdzeniu proponowanych rozwiązań technicznych albo z wynikiem procedury, o której mowa w art. 30 ust. 2 rozporządzenia 2016/796, polegającej na współpracy między Agencją, Prezesem UTK i Wnioskodawcą w celu znalezienia wzajemnie akceptowalnego rozwiązania w przypadku dokonania zmiany projektu lub specyfikacji po wydaniu przez Agencję zatwierdzenia, o którym mowa w art. 19 dyrektywy 2016/797.

Po upływie miesiąca od złożenia wniosku Wnioskodawca zostanie poinformowany, czy przedłożona przez niego dokumentacja jest kompletna.

W przeciwnym razie zostanie wezwany do usunięcia braków formalnych wniosku.

Prezes UTK wydaje zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji podsystemu nie później niż w terminie 4 miesięcy od dnia złożenia przez Wnioskodawcę kompletnego wniosku. Warto podkreślić, że jeżeli dokumentacja (pomimo zachowanej kompletności) nie jest spójna i trafna, termin 4 miesięcy może ulec wydłużeniu, o czym Prezes UTK zawiadomi na podstawie art. 36 k.p.a.

W przypadku odmowy wydania zezwolenia, zainteresowany podmiot zamawiający, producent podsystemu albo jego upoważniony przedstawiciel może wystąpić z wnioskiem o ponowne rozpatrzenie sprawy w terminie miesiąca od dnia otrzymania decyzji odmownej.



4. Wniosek – wymagania

Zgodnie z art. 25e ust. 3 ustawy o transporcie kolejowym, do wniosku o wydanie przez Prezesa UTK zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji podsystemu strukturalnego należy załączyć:

- 1) deklarację weryfikacji WE podsystemu;
- 2) dokumenty potwierdzające zgodność tego podsystemu z systemem, do którego jest włączany, stwierdzoną w oparciu o odpowiednie TSI, przepisy krajowe i krajowy rejestr infrastruktury (RINF);
- 3) dokumenty potwierdzające bezpieczną integrację tego podsystemu, stwierdzoną w oparciu o odpowiednie TSI, przepisy krajowe, krajowy rejestr infrastruktury (RINF), a także wspólne metody oceny bezpieczeństwa (CSM);
- 4) kopie dokumentów potwierdzających dopuszczenie do eksploatacji urządzeń lub budowli ujętych w wykazie, o którym mowa w art. 22f ust. 14 pkt 2 ustawy o transporcie kolejowym, wchodzących w skład podsystemu.

W tej sekcji opisane zostaną podstawowe informacje na temat dokumentacji, jaką należy złożyć, aby Prezes UTK mógł uznać, że przedłożony wniosek o wydanie zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji podsystemu strukturalnego jest kompletny.

Ważne!

Zaleca się aby Wnioskodawca, przed złożeniem Wniosku do Prezesa UTK zapoznać się i zweryfikować swoją dokumentację pod kątem stosowanych przez Prezesa UTK list kontrolnych opublikowanych na stronie internetowej⁴

4.1. Gdzie i jak złożyć wniosek?

Dokument można przekazać Prezesowi UTK pocztą na adres: Urząd Transportu Kolejowego, Al. Jerozolimskie 134, 02-305 Warszawa, osobiście od poniedziałku do piątku w godz. 8:15-16:15 w siedzibie UTK w Warszawie lub w wybranym Oddziale Terenowym UTK, a także w formie elektronicznej poprzez platformę ePUAP na adres /UTK/skrytka lub /UTK/SkrytkaESP⁵.

Z szacunków UTK wynika, że złożenie pism w wersji elektronicznej skraca czas rozpatrzenia sprawy średnio o nawet dwa tygodnie. Nie ponosi się również kosztów wydruku i przesyłki dokumentów.

Wniosek powinien spełniać wymagania określone w art. 63 k.p.a.



W przypadku składania wniosku przez platformę ePUAP należy pamiętać o tym, aby pismo elektroniczne oraz wniosek (będący najczęściej plikiem z rozszerzeniem *.PDF) zostały podpisane kwalifikowanym podpisem elektronicznym.

Stosownie do art. 13a ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym, jeżeli wniosek został złożony w postaci elektronicznej, załączniki do niego można złożyć w formie elektronicznych kopii.

4.2. Podpisy pod wnioskiem i zasady reprezentacji Wnioskodawcy

Wniosek musi zostać podpisany w odpowiedni sposób:

- 1) zgodnie z zasadami reprezentacji, które są opisane w odpowiednim wpisie do KRS odnoszącym się do Wnioskodawcy, lub

⁴ <https://utk.gov.pl/pl/dokumenty-i-formularze/opracowania-urzedu-tran/17786.Zezwolenia-dla-instalacji-stalych.html>

⁵ Instrukcja dostępna jest pod adresem: <https://utk.gov.pl/pl/aktualnosci/14404.Zachecamy-do-korzystania-z-ePUAP.html>

- 2) przez pełnomocnika posiadającego pełnomocnictwo podpisane zgodnie z zasadami reprezentacji, które są opisane w odpowiednim wpisie do KRS odnoszącym się do Wnioskodawcy.

Ad. 1)

Jeżeli we wpisie do KRS dotyczącym Wnioskodawcy wyrażona jest zasada, że do jego reprezentacji przed organami administracji państwowej uprawniony jest prezes zarządu łącznie z jednym członkiem zarządu albo prokurentem, to wniosek podpisany wyłącznie przez samego prezesa zarządu lub samego członka zarządu będzie podpisany w sposób niezgodny z wyżej opisaną zasadą. W takim przypadku i przy tak sformułowanej zasadzie reprezentacji, wniosek musi zostać podpisany na jeden z dwóch poniższych sposobów:

- 1) przez prezesa zarządu oraz członka zarządu lub
- 2) przez prezesa zarządu oraz prokurenta.

Powyższy przykład ilustruje tylko jedną z możliwości.

W przypadku prokury samoistnej (zgodnie z wpisem w KRS) prokurent może podpisać wniosek samodzielnie.

Do wniosku podpisanego zgodnie z zasadami reprezentacji opisanymi w KRS, Prezes UTK zaleca dołączyć wypis z KRS aktualny na dzień podpisania wniosku. Na jego podstawie możliwa jest weryfikacja, czy osoby, które sygnowały dokument, rzeczywiście były do tego uprawnione.

W przypadku Wnioskodawcy będącego podmiotem zagranicznym zarejestrowanym poza granicami Polski konieczne jest złożenie odpowiednika wypisu z KRS dla danego kraju wraz z tłumaczeniem przysięgłym niniejszego wypisu na język polski.

Ad. 2)

W przypadku podpisania wniosku przez pełnomocnika, pełnomocnictwo musi być podpisane w sposób zgodny z zasadami reprezentacji określonymi w odpowiednim wpisie do KRS dotyczącym Wnioskodawcy. Jeżeli pełnomocnictwo zostanie podpisane niezgodnie z zasadami reprezentacji podmiotu określonymi w KRS, jest to równoznaczne z błędnym podpisaniem samego wniosku.

W celu umożliwienia weryfikacji, czy osoby podpisujące pełnomocnictwo posiadały ku temu uprawnienie, Prezes UTK zaleca dołączenie do wniosku wypisu z KRS aktualnego na dzień podpisania pełnomocnictwa.

4.3. Wzór wniosku

Wzór wniosku o wydanie zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji podsystemu strukturalnego instalacji stałych zawarty jest w Załączniku nr 3.

Wzór wniosku jest również dostępny do pobrania na stronie internetowej UTK⁶.

W pkt 1 wzoru wniosku należy wskazać dane adresowe podmiotu (Wnioskodawcy).

W pkt 2 należy podać szczegółowe informacje na temat podsystemu strukturalnego objętego wnioskiem, takie jak pełna nazwa zrealizowanej inwestycji, odcinki, numer linii kolejowej, dokładny kilometrąż, a także informację o wydanej przez Prezesa UTK decyzji nakazującej uzyskanie zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji.

⁶ Wzór wniosku dostępny pod adresem: <https://utk.gov.pl/pl/uslugi/producentowi/uslugi-dla-producentow/dopuszczenie-do-eksploatacji/17659.Zezwolenie-na-dopuszczenie-do-eksploatacji-podsystemu-strukturalnego.html>



! Często spotykaną i niepożądaną sytuacją jest występująca **niespójność zapisu kilometrażu objętego inwestycją** (np. kilometraż początkowy i końcowy wskazany we wniosku różni się od podanego w certyfikacie WE weryfikacji/certyfikacie weryfikacji podsystemu, deklaracji weryfikacji WE podsystemu bądź innych załączonych dokumentach). Kwestia ta jest jedną z najczęściej poruszanych przez Prezesa UTK w wezwaniach do złożenia wyjaśnień w sprawach o wydanie zezwolenia. W związku z tym zalecane jest, by Wnioskodawcy podczas opracowywania wniosku zwracali na to szczególną uwagę.

W pkt 3 wzoru wniosku znajduje się wykaz załączników, który został podzielony na część A i B.

W **części A** wniosku wymienione zostały załączniki, które należy złożyć w formie zgodnej z art. 33 § 3 k.p.a. (pełnomocnictwo dla osoby reprezentującej Wnioskodawcę) lub art. 76a § 2 k.p.a. (pozostałe dokumenty).

Ogólną zasadą ustanowioną w art. 76a § 2 k.p.a. jest składanie dokumentacji w formie oryginału. Od tej zasady ustanowione są wyjątki. Zgodnie z omawianym przepisem, Wnioskodawca, kompletując dokumentację stanowiącą załączniki do wniosku o wydanie zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji podsystemu strukturalnego, ma możliwość złożenia jej do Prezesa UTK również w dwóch innych formach, tj.:

- 1) kopii danego dokumentu poświadczonej za zgodność z oryginałem przez notariusza, albo
- 2) kopii danego dokumentu poświadczonej za zgodność z oryginałem przez adwokata, radcę prawnego, doradcę podatkowego albo rzeczownika patentowego.

W przypadku wymienionym w pkt 2, adwokat, radca prawny, doradca podatkowy albo rzeczownik patentowy, który poświadczy kopię danego dokumentu za zgodność z oryginałem, musi być pełnomocnikiem Wnioskodawcy w sprawie. Oznacza to, że wraz z kopią dokumentu poświadczoną za zgodność przez np. radcę prawnego, konieczne jest również złożenie pełnomocnictwa dla tego radcy prawnego, które uprawnia go do reprezentacji Wnioskodawcy przed Prezesem UTK (szczegóły dotyczące samego pełnomocnictwa zostaną opisane w dalszej części przewodnika).

Wnioskodawca może złożyć np. certyfikat WE weryfikacji w oryginale, a deklarację weryfikacji WE w formie kopii poświadczonej za zgodność z oryginałem przez notariusza. W takim przypadku każdy z tych dokumentów zostanie przekazany w prawidłowej formie.

Podstawę prawną dla formy przedłożonego pełnomocnictwa dla osoby reprezentującej Wnioskodawcę opisano w pkt 4.4.3 przewodnika.

Załączniki wymienione w **części B** można natomiast składać z pominięciem zasad omówionych powyżej. Przepisy ustawy o transporcie kolejowym (art. 25e ust. 3c) pozwalają bowiem na przedstawienie załączników Prezesowi UTK w postaci dokumentu elektronicznego⁷.

W pkt 4.5 przewodnika przedstawiona została zalecana struktura (uporządkowanie) plików i folderów załączników opisanych w części B wzoru wniosku.

4.4. Omówienie załączników części A

4.4.1. Deklaracja weryfikacji WE podsystemu

Deklaracje weryfikacji WE podsystemu powinny spełniać wymagania rozporządzenia 2019/250.

⁷ w rozumieniu art. 3 pkt 2 ustawy z dnia 17 lutego 2005 r. o informatyzacji działalności podmiotów realizujących zadania publiczne (Dz. U. z 2023 r. poz. 57, 1123 i 1234), pozbawionego możliwości jego modyfikacji.

W związku z tym, że w załączniku II i III do rozporządzenia 2019/250 zawarto dwa wzory deklaracji weryfikacji WE dla podsystemu strukturalnego, należy wyjaśnić, który wzór obowiązuje w jakiej sytuacji.⁸

Załącznik II do rozporządzenia 2019/250 zawiera wzór deklaracji weryfikacji WE podsystemu. Z tego wzoru należy skorzystać w sytuacji, w której mamy do czynienia z podsystemem zbudowanym od podstaw (tj. wcześniej w jego lokalizacji nie biegła żadna linia kolejowa lub linia kolejowa nie była zelektryfikowana) albo podsystemem objętym już wcześniej certyfikatem WE weryfikacji, dla którego, ze względu na prowadzone prace/działania, wymagane było przeprowadzenie ponownej weryfikacji WE.

Wzór deklaracji opartej na załączniku II do rozporządzenia 2019/250 przedstawiono w Załączniku nr 4 przewodnika.

Przykłady:

- 1) zaprojektowanie nowej linii kolejowej między miejscowością A i B, które do tej pory nie posiadały bezpośredniego połączenia kolejowego;
- 2) przeprowadzenie następnej modernizacji podsystemu strukturalnego, który został zmodernizowany w 2018 r. i otrzymał od Prezesa UTK zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji podsystemu strukturalnego w oparciu o deklarację i certyfikat WE weryfikacji.

Załącznik III do rozporządzenia 2019/250 zawiera wzór deklaracji weryfikacji WE dla podsystemu początkowo dopuszczonego do eksploatacji bez deklaracji WE.

Stosownie do art. 2 lit. d rozporządzenia 2019/250, podsystemem dopuszczonym do eksploatacji bez deklaracji WE jest podsystem stały lub ruchomy, który został dopuszczony do eksploatacji przed objęciem go zakresem stosowania procedury weryfikacji WE na podstawie dyrektywy 2008/57, a co za tym idzie nieposiadający deklaracji weryfikacji WE.

Innymi słowy, deklaracje weryfikacji WE podsystemu sporządza się na podstawie załącznika III wtedy, gdy zrealizowane prace modernizacyjne lub odnowieniowe były prowadzone na linii kolejowej, która przed rozpoczęciem prac była eksploatowana i do tej pory nie była objęta dokumentami z weryfikacji WE podsystemów.

Wzór deklaracji opartej na załączniku III do rozporządzenia 2019/250 przedstawiono w Załączniku nr 5 przewodnika.

Załącznik III do rozporządzenia 2019/250 wymaga dodatkowo podania następujących informacji:

- 1) *zmieniona część podsystemu* – wskazanie nr linii kolejowej oraz kilometrażu granicznych punktów części zmienionej podsystemu;
- 2) *część niezmieniona podsystemu, do którego odnosi się deklaracja, została oddana do eksploatacji w systemie kolei i była utrzymywana w projektowanym stanie eksploatacyjnym od dnia oddania do eksploatacji do dnia sporządzenia deklaracji weryfikacji WE* – zapis ten oznacza, że jeżeli realizowane prace modernizacyjne/odnowieniowe nie objęły całości podsystemu, należy przekazać dokumenty świadczące o tym, że ta część podsystemu, która nie była przedmiotem robót budowlanych, była utrzymywana w projektowanym stanie od dnia oddania do eksploatacji w systemie (tj. idąc za powyższym przykładem od 1982 r.) do dnia sporządzenia deklaracji weryfikacji WE podsystemu.

⁸ Graficzne odwzwierciedlenie wzorów deklaracji weryfikacji WE podsystemu zawartych w załączniku II oraz III do rozporządzenia 2019/250 wraz pełniejszym opisem jak je prawidłowo wypełnić, zawarto w załącznikach nr 4 i 5.



Podmiot sporządzający deklarację weryfikacji WE podsystemu zgodnie z załącznikiem III do rozporządzenia 2019/250, składa na swoją wyłączną odpowiedzialność powyższe oświadczenie o części niezmienionej podsystemu.



Oświadczenie o części niezmienionej podsystemu powinno być poparte dowodami wskazującymi, że niezmieniona część podsystemu faktycznie była utrzymywana w projektowanym stanie eksploatacyjnym. Dowodami tymi mogą być np. protokoły z prac w ramach utrzymania podsystemu.

Warto również podkreślić, że do definiowania części zmienionej i niezmienionej podsystemu należy podchodzić za każdym razem indywidualnie. Co do zasady częścią niezmienioną podsystemu mogą być krótkie odcinki torów (np. 8,291 do 8,791) lub części danego kilometraża nieobjętych pracami (np. perony). Ważne jest jednak, aby w całej dokumentacji przedkładanej do Prezesa UTK kilometraż był spójny.

Baza ERADIS

Z załącznikami II oraz III powiązany jest załącznik VII do rozporządzenia 2019/250. Określa on bowiem zasady sporządzania numeru ERADIS ID, który powinien znajdować się na wydanej deklaracji. Zgodnie z zasadami wskazanymi w załączniku VII do rozporządzenia 2019/250 na ERADIS ID składają się:

- 1) kod państwa przydzielonego w oparciu o normę ISO 3166;
- 2) krajowy numer ewidencyjny podmiotu wystawiającego deklarację, który składa się z 14 cyfr;
- 3) rok wydania;
- 4) numer kolejny, który składa się z 6 cyfr.

Przykładowo, dla deklaracji weryfikacji WE podsystemu sporządzonej w 2021 r. przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. numer ERADIS ID powinien zostać sporządzony w następujący sposób:

PL/00000000037568/2021/000013

gdzie:

- 1) kod państwa dotyczy lokalizacji, w której znajduje się podmiot wystawiający (w tym przypadku jest to Polska, dla której norma ISO 3166 przewiduje kod PL);
- 2) krajowym numerem ewidencyjnym może być numer przedsiębiorstwa wpisany do KRS albo Numer Identyfikacji Podatkowej (NIP). W przypadku spółki PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. numerem KRS jest 37568;
- 3) rok 2021 – rok wydania deklaracji;
- 4) numer kolejny to 000013, co w tym przypadku oznacza, że jest to czternasta deklaracja wydana w 2021 r., gdyż zgodnie z załącznikiem VII do rozporządzenia 2019/250 numerację w danym roku zaczyna się od 000000 i zwiększa o 1 przy każdym wydaniu deklaracji.



Podobnie jak certyfikaty WE weryfikacji wydane przez jednostki notyfikowane, każda sporządzona deklaracja weryfikacji WE podsystemu strukturalnego powinna zostać dodana przez podmiot wystawiający do bazy ERADIS.

4.4.2. Opłata za złożenie wniosku do Prezesa UTK

Do wniosku należy załączyć dowód uiszczenia opłaty za złożenie do Prezesa UTK wniosku o wydanie zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji podsystemów strukturalnych instalacji stałych. Stosownie

do zapisów załącznika do RWO⁹, opłata w postępowaniu o wydanie zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji podsystemu strukturalnego wynosi 7 000 zł.

Opłatę tę należy wnieść na rachunek bankowy UTK o nr:

47 1010 1010 0055 0022 3100 0000

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

PL 47 1010 1010 0055 0022 3100 0000

SWIFT/BIC NBPLPLPW

Brak uiszczenia opłaty stanowi brak formalny wniosku. W przypadku jej nieuiszczenia, Prezes UTK wezwie Wnioskodawcę do jej uregulowania i przekazania dowodu opłaty. **Jeżeli pomimo wystosowanego wezwania Wnioskodawca nie ureguluje wymaganej należności, nastąpi wówczas zwrot wniosku i nie zostanie on rozpatrzony.**

4.4.3. Pełnomocnictwo dla pełnomocnika Wnioskodawcy w sprawie

W przypadku składania pełnomocnictwa należy pamiętać, aby złożyć je w odpowiedniej formie. Wymagania formalne dotyczące pełnomocnictwa określa art. 33 § 3 k.p.a. Ogólnie przyjętą zasadą w tym artykule jest składanie pełnomocnictwa dla pełnomocnika wnioskodawcy w formie oryginału. Przepis ten wprowadza jednak pewne wyjątki od tej zasady.

Jednym z nich jest możliwość złożenia urzędowo poświadczonego odpisu pełnomocnictwa. Urzędowo poświadczony odpis pełnomocnictwa można złożyć na dwa sposoby:

- 1) przedkładając notarialnie poświadczoną kopię pełnomocnictwa albo
- 2) uzyskując poświadczenie upoważnionego pracownika UTK, że odpis oryginału jest z nim zgodny. Takie poświadczenie obejmuje podpis pracownika, datę i miejsce jego sporządzenia, a także – jeżeli poświadczane pełnomocnictwo zawiera jakieś cechy szczególne – wymienienie tych cech (np. dopiski, poprawki, uszkodzenia itp.).

Drugi wyjątek dotyczy wyłącznie przypadków, w których pełnomocnikiem Wnioskodawcy jest adwokat, radca prawny, rzecznik patentowy lub doradca podatkowy. Jeżeli w sprawie o wydanie zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji podsystemu strukturalnego ma miejsce taka sytuacja, wówczas adwokat, radca prawny, rzecznik patentowy lub doradca podatkowy może samodzielnie poświadczyć kopię tego pełnomocnictwa jako zgodną z oryginałem.



Bardzo istotną kwestią jest to, że z treści pełnomocnictwa musi wynikać wprost, że pełnomocnik jest uprawniony do reprezentowania podmiotu przed Prezesem UTK lub, ogólnie rzecz ujmując, organami administracji państwowej.

W przypadku złożenia wniosku podpisanego przez pełnomocnika, należy również pamiętać o konieczności uiszczenia opłaty skarbowej z tytułu złożenia pełnomocnictwa, której wysokość ustalona jest w załączniku do UOS¹⁰. W ramach jednego postępowania administracyjnego Wnioskodawca może ustanowić więcej niż jednego pełnomocnika w sprawie. Jeżeli podmiot składający wniosek zdecyduje się na takie rozwiązanie, wówczas powinien opłacić każde ze złożonych pełnomocnictw osobną opłatą skarbową.

⁹ Rozporządzenie obowiązuje od 28 lipca 2021 r.

¹⁰ Aktualnie wysokość opłaty skarbowej z tytułu złożenia pełnomocnictwa wynosi 17 zł.



W przypadku złożenia dokumentu w Centrali UTK lub Oddziale Terenowym UTK w Warszawie opłatę skarbową należy wpłacić na rachunek bankowy Centrum Obsługi Podatnika Urzędu m.st. Warszawy, ul. Obozowa 57, 01-161 Warszawa, o nr

21 10301508 0000 0005 5000 0070

W przypadku złożenia wniosku w Oddziale Terenowym UTK, opłatę skarbową należy uiścić na rachunek bankowy organu podatkowego właściwego ze względu na miejsce złożenia dokumentu.

4.4.4. Pozostałe pełnomocnictwa

We wzorze wniosku zawarto również punkt dotyczący przekazania pełnomocnictw osób, które podpisały deklarację weryfikacji WE podsystemu. Do pełnomocnictw, które nie są pełnomocnictwami dla pełnomocnika Wnioskodawcy w sprawie, stosujemy zasady formalne z art. 76a § 2 k.p.a., tj. muszą zostać one przedstawione w formie oryginału lub kopii poświadczonej za zgodność z oryginałem przez notariusza lub występującego w sprawie pełnomocnika Wnioskodawcy będącego adwokatem, radcą prawnym, rzecznikiem patentowym lub doradcą podatkowym

Pełnomocnictwa te nie będą potrzebne, jeżeli deklaracja została podpisana zgodnie z zasadami reprezentacji podmiotu, który ją sporządził. W takim przypadku zalecane jest dodanie stosownej informacji na ten temat (np. przez przekazanie wpisu KRS danego podmiotu aktualnego na dzień podpisania deklaracji).

W przypadku omówionych tutaj pełnomocnictw nie ma obowiązku złożenia opłaty skarbowej, ponieważ pełnomocnictwa te nie są wystawione przez Wnioskodawcę dla osoby, która ma go reprezentować przed Prezesem UTK. Często spotykaną praktyką Wnioskodawców jest załączanie do wniosku dowodów uiszczenia opłaty skarbowej dla każdego złożonego pełnomocnictwa. Należy zaznaczyć, że nie jest to błąd i w żaden sposób nie wpływa negatywnie na rozpatrzenie wniosku, jednak nie jest to konieczne.

4.5. Omówienie załączników części B¹¹

Jak już wspomniano w pkt 4.3, załączniki z części B wzoru wniosku można składać w formie dokumentu elektronicznego. Poniżej przedstawiono wszystkie z nich ze szczegółowym omówieniem.

4.5.1. Dokumentacja z przebiegu weryfikacji WE podsystemu

4.5.1.1. Certyfikat WE weryfikacji/certyfikat weryfikacji podsystemu

Zgodnie z rozporządzeniem 2019/250 rozróżnia się dwa rodzaje certyfikatów:

- 1) **certyfikat weryfikacji** - oznacza certyfikat wydany dla podsystemu przez jednostkę wyznaczoną potwierdzający, że podsystem jest zgodny z właściwymi krajowymi specyfikacjami technicznymi i dokumentami normalizacyjnymi, których zastosowanie umożliwi spełnienie zasadniczych wymagań systemu kolei (tj. w oparciu o zgodność z właściwą Listą Prezesa UTK);

¹¹ W przypadku dokumentacji przekazanej na nośniku danych cyfrowych zalecane jest jej dokładne opisanie, np. poprzez sporządzenie jej wykazu w pliku Excel, Word lub PDF wraz z bezpośrednimi odniesieniami do właściwych plików zapisanych na nośniku. Na przykład w przypadku podania listy składników interoperacyjności rekomendowane jest, aby w nazwie składnika lub numerze deklaracji umieścić odnośnik do deklaracji WE zgodności sporządzonej dla tegoż składnika. Analogicznie w przypadku wykazu budowli i urządzeń zabudowanych w podsystemie, które nie są składnikami interoperacyjności, rekomendowane jest umieszczenie odnośników do świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu, a także deklaracji zgodności z typem. Podobne zalecenia odnoszą się również do pozostałych dokumentów wymienionych w części B wzoru wniosku. Sugerujemy używanie możliwie krótkich nazw plików oraz folderów zapisanych na nośniku.

- 2) **certyfikat WE weryfikacji** – oznacza certyfikat wydany dla podsystemu przez jednostkę notyfikowaną, potwierdzający, że podsystem jest zgodny z zasadniczymi wymaganiami systemu kolei (tj. w oparciu o zgodność z TSI właściwymi dla danego podsystemu).

Certyfikaty weryfikacji/certyfikaty WE weryfikacji podsystemu powinny spełniać wymagania załącznika V do rozporządzenia 2019/250.

Jednostka notyfikowana a jednostka wyznaczona

Zgodnie z ustawą o transporcie kolejowym, jednostką notyfikowaną jest podmiot odpowiedzialny za ocenę zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności oraz odpowiedzialny za prowadzenie procedur weryfikacji WE podsystemów. Z kolei jednostką wyznaczoną jest podmiot wyznaczony do przeprowadzania oceny zgodności podsystemów na zgodność z właściwymi krajowymi specyfikacjami technicznymi i dokumentami normalizacyjnymi, których zastosowanie umożliwia spełnienie zasadniczych wymagań systemu kolei.

Według art. 25cba ust. 7 ustawy o transporcie kolejowym, jeżeli w procedurze weryfikacji WE podsystemu zadania jednostki wyznaczonej wykonuje jednostka notyfikowana, jednostka notyfikowana może przeprowadzić ocenę zgodności podsystemu na zgodność z wymaganiami krajowymi. W takiej sytuacji wynik przeprowadzonej oceny musi zostać zawarty w wydanym przez nią certyfikacie WE weryfikacji podsystemu.

Zgodnie z przepisem przejściowym zawartym w art. 2 ustawy z dnia 17 września 2020 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (Dz. U. poz. 1778), po wejściu w życie przedmiotowej ustawy (tj. 14 października 2020 r.) do dnia wyznaczenia przez Prezesa UTK, jednostka notyfikowana na podstawie art. 25i ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym działa jako jednostka wyznaczona. Artykułu tego nie należy jednak interpretować w ten sposób, że wraz z wyznaczeniem pierwszej jednostki, pozostałe jednostki notyfikowane tracą uprawnienia w zakresie oceny na zgodność z właściwymi krajowymi specyfikacjami technicznymi i dokumentami normalizacyjnymi. Każda jednostka, notyfikowana przez Prezesa UTK na podstawie art. 25i ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym, może wykonywać tę ocenę do dnia jej wyznaczenia przez Prezesa UTK.

Wykaz jednostek notyfikowanych i jednostek wyznaczonych znajduje się na stronie internetowej UTK¹².

! Jednostki notyfikowane nie mogą świadczyć doradztwa (jak np. udział w projektowaniu, wytwarzaniu, instalowaniu, utrzymywaniu, dystrybucji wyrobu, który jest certyfikowany lub który ma być certyfikowany; projektowaniu, wdrażaniu, realizowaniu lub utrzymywaniu procesu, który jest certyfikowany lub który ma być certyfikowany) na rzecz klientów (tj. podmiotów będących odbiorcami usług oceny zgodności oraz wnioskujących o takie usługi) w następujących formach:

- wspieranie wdrażania przepisów w celu spełnienia wymagań zgodności dla producentów w odniesieniu do działań związanych z oceną zgodności, dla których są notyfikowani – niedopuszczalne dla klienta i potencjalnego klienta;
- zatwierdzanie projektu produktu i dostarczanie rozwiązań technicznych - niedopuszczalne dla klienta i potencjalnego klienta ;
- pomoc techniczna od koncepcji po wkład projektowy – niedopuszczalne dla klienta i potencjalnego klienta.

Jednostki notyfikowane nie realizują również działalności związanej z:

¹² Wykaz jednostek dostępny pod adresem: <https://utk.gov.pl/pl/interoperacyjnosc/jednostki-badawcze/>



- rozwojem bądź innowacją produktów wchodzących w zakres akredytacji – niedopuszczalne dla klienta i potencjalnego klienta;
- inżynierią (główny wykonawca) – niedopuszczalne dla klienta i potencjalnego klienta.

W przypadku stwierdzenia naruszenia przez daną jednostkę notyfikowaną ww. zapisów, będzie ona zobowiązana do cofnięcia certyfikatów WE weryfikacji, a producent do wycofania wyrobów z obrotu lub użytku

Najczęściej spotykane błędy

- 1) zapisy odnoszące się do wyłączeń z oceny części podsystemu.

Zdarza się, że jednostki notyfikowane zawierają niewłaściwe lub niepotrzebne wskazania w certyfikatach WE weryfikacji podsystemu. Przykładowo, w opracowywanych raportach z oceny jednostki notyfikowanej czy certyfikatach WE weryfikacji zawierają zapisy dotyczące wyłączeń z oceny.

Zarówno przepisy prawa europejskiego, jak i krajowego, nie przewidują możliwości wyłączenia przez jednostkę notyfikowaną z oceny jakiegokolwiek części podsystemu objętego zakresem prac (lub wyłączenia niektórych parametrów TSI). Zawarte przez jednostkę notyfikowaną w certyfikacie WE weryfikacji bądź certyfikacie weryfikacji stwierdzenia, że określony zakres został wyłączony z oceny, jest niedopuszczalny.

- 2) brak jednoznacznych i precyzyjnych informacji¹³.

Certyfikaty powinny zawierać jedynie niezbędne informacje sformułowane w możliwie jasny i precyzyjny sposób. Należy unikać informacji zbędnych, a te, które są wpisywane do certyfikatów, powinny zawsze w pierwszej kolejności uwzględniać przepisy prawa powszechnie obowiązującego, a dopiero później zalecenia NB Rail.

Zgodnie z art. 6 rozporządzenia 2019/250 modyfikacja dokonana w danym podsystemie już po przeprowadzeniu weryfikacji WE nie zawsze wiąże się z ponownym zaangażowaniem jednostki notyfikowanej i tym samym dokonywaniem zmian w certyfikacie WE weryfikacji podsystemu. Zastrzeżenie takie nie powinno znajdować się w certyfikatach, gdyż dotyczy materii, którą regulują przepisy prawa powszechnie obowiązującego. Wobec tego nie ma potrzeby ich powtarzania w certyfikacie, jak również nie ma podstaw do modyfikowania tych regulacji. Oznacza to, że zawarte w certyfikacie zastrzeżenia co do jego ważności wprowadzają w błąd adresata dokumentu i należy je uznać za bezskuteczne, ponieważ przepisy prawa powszechnie obowiązującego mają pierwszeństwo.

W kwestii ważności certyfikatu dopuszczalny jest zapis, z którego wynika, że certyfikat pozostaje ważny tak długo, jak obiekt oceny jest zgodny z wymaganiami certyfikacyjnymi. Jednostka notyfikowana powinna zostać poinformowana o zmianach obiektu oceny wpływających na zgodność z wymaganiami certyfikacyjnymi.

- 3) wskazanie więcej niż jednego producenta tego samego podsystemu.

Często spotykanym błędem jest wskazywanie przez jednostkę notyfikowaną w sporządzanym przez siebie certyfikacie WE weryfikacji więcej niż jednego producenta tego samego podsystemu (w rozumieniu realizowanego zakresu prac w ramach danego kilometrażu). Producent podsystemu może korzystać z usług wielu podwykonawców, niemniej certyfikat powinien wskazywać tylko jednego producenta podsystemu.

¹³ Stanowisko dostępne pod adresem: <https://utk.gov.pl/pl/interoperacyjnosc/jednostki-badawcze/jednostki-notyfikowane/16681.Wytyczne-dla-jednostek-notyfikowanych.html>

- 4) warunki stosowania i ograniczenia podsystemu niezgodne z warunkami stosowania i ograniczeniami dla składników interoperacyjności zabudowanych w tym podsystemie.

Zdarza się, że warunki stosowania i ograniczenia podsystemu są niezgodne z warunkami stosowania i ograniczeniami określonymi w deklaracji WE zgodności/deklaracji WE przydatności do stosowania składników interoperacyjności tego podsystemu. Dotyczy to np. maksymalnej prędkości na linii określonej w certyfikacie dla podsystemu, która niejednokrotnie jest większa niż określona w deklaracji WE dla składnika maksymalna prędkość, z którą składnik ten może być eksploatowany.

Ponadto, warunki i ograniczenia eksploatacyjne powinny wskazywać sposób eksploatacji podsystemu niezbędny do zachowania zgodności z wymaganiami zasadniczymi.

Warunki i ograniczenia użytkowania wynikają z RFU-001 oraz określają wszystkie informacje niezbędne do wykorzystania składnika interoperacyjności lub podsystemu związane z wprowadzeniem go do obrotu lub oddaniem do eksploatacji. Informacje te mogą zawierać wartości minimalne lub maksymalne, definiować zakres techniczny oraz interfejsy lub wymagania operacyjne oraz konserwacyjne.

Warunki i ograniczenia nie mogą zastępować oceny zgodności (np. ze względu na terminy kontraktowe wykonawcy inwestycji), powinny z niej wynikać. Ponadto powinny być sformułowane poprzez wskazania jak należy lub nie należy eksploatować podsystem.

Powinny być zaproponowane przez producenta podsystemu, a jednostka notyfikowana ma obowiązek ocenić ich adekwatność.

Niedopuszczalne jest ujmowanie jako warunków lub ograniczeń eksploatacji konieczności przeprowadzenia oceny ryzyka lub dodatkowych oględzin i innych środków nadzoru ryzyka w sytuacji niedokończenia badań podsystemu.

Niedopuszczalne jest również ujmowanie jako warunków lub ograniczeń eksploatacyjnych konieczności realizacji obowiązków wynikających z przepisów prawa, które producent podsystemu ma obowiązek respektować niezależnie od oceny zgodności.

4.5.1.2. Plan utrzymania podsystemu strukturalnego

TSI właściwe dla danego podsystemu strukturalnego obejmują również wymagania dotyczące planu utrzymania podsystemu. Jest on dokumentem niezbędnym do uzyskania zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji podsystemu.

Plan utrzymania powinien zostać oceniony przez jednostkę notyfikowaną. Ocenę przeprowadza się poprzez weryfikację planu utrzymania na zgodność z wymaganiami właściwych TSI, o czym świadczyć ma raport z oceny jednostki notyfikowanej.

Jednostka notyfikowana nie jest odpowiedzialna za przeprowadzenie oceny adekwatności szczegółowych wymagań zawartych w planie.

Najczęściej spotykane błędy

- 1) plan utrzymania nie zawiera wszystkich informacji wymaganych zgodnie z TSI;
- 2) plan utrzymania nie jest dostosowany do warunków eksploatacyjnych podsystemu po modernizacji (np. dotyczy linii kolejowych, na których ruch pojazdów kolejowych może odbywać się z maksymalną prędkością do 160 km/h, podczas gdy po pracach modernizacyjnych maksymalna możliwa prędkość prowadzenia ruchu kolejowego znacznie przekracza 200 km/h).



4.5.1.3. Raport z oceny jednostki notyfikowanej wraz z załącznikami

Dokument ten powinien stanowić podsumowanie dokonanej przez jednostkę notyfikowaną oceny podsystemu strukturalnego na zgodność z TSI. W jego treści powinny znaleźć się informacje dotyczące oceny poszczególnych parametrów wskazanych w TSI, a także wymagań krajowych, jeżeli podsystem strukturalny był modernizowany lub odnawiany na zgodność z nimi. Co więcej, raport powinien zawierać również odniesienia do dokumentacji potwierdzającej, że jednostka notyfikowana przeprowadziła odpowiednie audyty lub wizje lokalne oraz dokumentacji potwierdzającej jej udział w próbach końcowych podsystemu.



W przypadku podsystemu „Energia”, gdy następuje budowa nowego podsystemu (elektryfikacja linii kolejowej od podstaw) lub zmiana systemu zasilania istniejącego (np. przejście z prądu stałego na prąd przemienny), należy pamiętać o przedłożeniu jednostce notyfikowanej w ramach dokumentacji technicznej:

- oświadczenia o wybranym napięciu znamionowym zasilania sieci trakcyjnej (na podstawie pkt 6.2.4.1 załącznika do rozporządzenia 1301/2014);
- oświadczenia o deklarowanym wskaźniku jakości, o którym mowa w normie EN 50388-1:2022, w odniesieniu do podsystemu (na podstawie pkt 6.2.4.1a załącznika do rozporządzenia 1301/2014).

Prezes UTK weryfikując kompletność dokumentacji z przebiegu weryfikacji WE podsystemu będzie każdorazowo sprawdzać istnienie ww. oświadczeń w dokumentacji technicznej przedłożonej jednostce, a także odniesienie do tych oświadczeń w raportach z oceny jednostki notyfikowanej.

Najczęściej spotykane błędy

- 1) brak wskazania dokumentów odniesienia w raporcie z oceny jednostki notyfikowanej.

Dobłą praktyką jednostek notyfikowanych jest wskazywanie wprost przy ocenie danego parametru właściwego dokumentu odniesienia/załącznika (lub załączników), które świadczą o spełnieniu wymagań.

Zdarzają się również przypadki, gdy w raporcie brakuje związku między wnioskami prezentowanymi przez jednostki notyfikowane a dowodami, które przedstawiane są na ich poparcie.

- 2) brak przedstawienia załączników do raportu z oceny jednostki notyfikowanej.

Dość często Wnioskodawcy nie przedstawiają załączników do wniosku w postaci dokumentacji odniesienia, którą jednostka notyfikowana weryfikowała podczas oceny zgodności podsystemu i na którą powołuje się w swoich raportach.

- 3) zapisy odnoszące się do wyłączeń w podsystemie.

Uwaga analogiczna do tej zawartej w pkt 4.5.1.1 dotyczącym certyfikatów. Jednostki notyfikowane często w treści raportów z oceny rozwijają, uzupełniają i uzasadniają zapisy dotyczące wyłączeń w podsystemie, które wskazały w wydanym przez siebie certyfikacie.

- 4) brak wizji lokalnej lub brak prawidłowej jej realizacji.

Jednostki notyfikowane powinny sporządzać sprawozdania/raporty z wizji lokalnej przeprowadzanej w ramach oceny danego podsystemu. Często zdarza się sytuacja, w której na „wizję lokalną” składa się wyłącznie dokumentacja fotograficzna przekazana w załączeniu do wniosku o wydanie zezwolenia.

- 5) świadectwo dopuszczenia do eksploatacji typu/deklaracja zgodności z typem przywołane jako dokument świadczący o potwierdzeniu wymagań określonych w TSI.

Zdarzają się sytuacje, w których w raportach z oceny jednostki notyfikowanej, jako potwierdzenie spełnienia danego parametru z TSI przywołane jest świadectwo dopuszczenia do eksploatacji oraz/lub deklaracja zgodności z typem.

4.5.1.4. Dokumentacja sporządzona przez jednostkę wyznaczoną

W przypadku gdy została zaangażowana jednostka wyznaczona, która wydała odrębny certyfikat weryfikacji podsystemu, sam certyfikat oraz cała towarzysząca mu dokumentacja z przebiegu oceny zgodności podsystemu z właściwymi krajowymi specyfikacjami technicznymi i dokumentami normalizacyjnymi, których zastosowanie umożliwi spełnienie zasadniczych wymagań systemu kolei, należy załączyć do wniosku o wydanie zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji tego podsystemu.

Kluczowym dokumentem jest tutaj raport z oceny jednostki wyznaczonej, który powinien stanowić podsumowanie dokonanej przez jednostkę wyznaczoną oceny podsystemu strukturalnego na zgodność z właściwymi krajowymi specyfikacjami technicznymi i dokumentami normalizacyjnymi, których zastosowanie umożliwi spełnienie zasadniczych wymagań systemu kolei.

Najczęściej spotykane błędy

- 1) ograniczenie oceny do sprawdzenia, czy poszczególne urządzenia i budowle posiadają dokumenty uprawniające do ich wprowadzenia do obrotu (świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu i deklaracje zgodności z typem) bez oceny wymagań stawianych całości podsystemu;
- 2) brak oceny interfejsów pomiędzy urządzeniami i budowlami zabudowanymi w podsystemie;
- 3) brak weryfikacji, czy deklaracje zgodności z typem przedstawione dla urządzeń i budowli zabudowanych w podsystemie potwierdzają zgodność z tym samym stanem prawnym, zgodnie z którym przeprowadzana jest ocena podsystemu.

4.5.1.5. Dokumenty określające cechy charakterystyczne podsystemu

Na podstawie § 11 ust. 1 pkt 1 RWI do wniosku o wydanie zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji podsystemu strukturalnego należy załączyć również dokumenty określające cechy charakterystyczne podsystemu, w tym ogólne i szczegółowe rysunki wykonawcze, schematy elektryczne i hydrauliczne, schematy obwodów sterowania, opisy systemów przetwarzania danych i automatyki o stopniu szczegółowości wystarczającym do udokumentowania przeprowadzonej weryfikacji WE podsystemu.

Powyższe należy rozumieć tak, iż dokumentacja projektowa podsystemu najpierw przekazywana jednostce notyfikowanej, a potem Prezesowi UTK, powinna być kompletna, tj. wraz ze wszystkimi niezbędnymi rysunkami, schematami, wykazami, tabelami, czy też wynikami pomiarów i symulacji.

Najczęściej spotykane błędy

- 1) brak kompletności dokumentacji projektowej dla podsystemu.
Wnioskodawcy często przekazują np. dokumentację projektową obejmującą połowę zakresu kilometrażu linii, którego dotyczy wnioski o wydanie zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji i deklaracja weryfikacji WE podsystemu. Niejednokrotnie w przekazanej Prezesowi UTK dokumentacji projektowej brak jest np. projektu dotyczącego podsystemu na jednej ze stacji znajdującej się w zakresie weryfikacji WE.
- 2) dokumentacja projektowa obejmuje węższy zakres kilometrażu linii kolejowych, niż wnioski o wydanie zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji podsystemu/deklaracja weryfikacji WE/certyfikat WE weryfikacji.



W tym miejscu należy podkreślić, iż zakres weryfikacji WE podsystemu i złożonego wniosku o wydanie zezwolenia nie mogą wykraczać ponad zakres kilometrażu dla dokumentacji projektowej podsystemu.

4.5.1.5.1. Dowód bezpieczeństwa dla podsystemu „Sterowanie – urządzenia przytorowe”

Rozporządzenie 2023/1695 w wykazie obowiązujących norm zawartym w tabeli A3 dodatku A, a także Lista Prezesa UTK z 2021 r. w pkt 6 wierszu 5 i 6 wśród wymagań dla kompletnej konfiguracji urządzeń sterowania bez ERTMS/ETCS i ERTMS/GSM-R oraz wymagań bezpieczeństwa dla interfejsów wymienia normy (zwane dalej normami CENELEC):

- 1) PN-EN 50126-1:2018-02 „Zastosowania kolejowe – Specyfikowanie i wykazywanie niezawodności, dostępności, podatności utrzymaniowej i bezpieczeństwa (RAMS) – Część 1: Proces ogólny RAMS”;
- 2) PN-EN 50126-2:2018-02 „Zastosowania kolejowe – Specyfikowanie i wykazywanie niezawodności, dostępności, podatności utrzymaniowej i bezpieczeństwa (RAMS) – Część 2: Sposoby podejścia do bezpieczeństwa”;
- 3) PN-EN 50128:2011/AC:2014-04 „Zastosowania kolejowe -- Systemy łączności, przetwarzania danych i sterowania ruchem – Oprogramowanie kolejowych systemów sterowania i zabezpieczenia”;
- 4) PN-EN 50129:2019-01 „Zastosowania kolejowe – Systemy łączności, przetwarzania danych i sterowania ruchem – Elektroniczne systemy sterowania ruchem związane z bezpieczeństwem”;
- 5) PN-EN 50159:2011 „Zastosowania kolejowe – Systemy łączności, sterowania ruchem i przetwarzania danych – Łączność bezpieczna w systemach transmisyjnych”.

Potwierdzeniem realizacji wymagań norm CENELEC dla konkretnej instalacji podsystemu „Sterowanie – urządzenia przytorowe” obejmującej urządzenia sterowania ruchem kolejowym, dla której spełnienie zasadniczych wymagań systemu kolei potwierdzono w oparciu o właściwe krajowe specyfikacje techniczne i dokumenty normalizacyjne, jest dowód bezpieczeństwa określonej aplikacji. Zgodnie z zapisami pkt 8.1 normy PN-EN 50126-1:2018-02 dowód bezpieczeństwa składa się z udokumentowanego, uporządkowanego uzasadnienia bezpieczeństwa, które dowodowo przedstawia, w jaki sposób rozpatrywany system jest zgodny z wyspecyfikowanymi wymaganiami bezpieczeństwa w odniesieniu do zdefiniowanego zakresu jego zaproponowanego zastosowania, w tym:

- 1) pozwala tym, którzy będą używać system mieć zaufanie, że jest on zgodny z wyspecyfikowanymi wymaganiami bezpieczeństwa;
- 2) dostarcza dowodów, że system jest zgodny z wyspecyfikowanymi wymaganiami bezpieczeństwa określonymi zgodnie z wymaganiami podanymi w normie;
- 3) zapewnia podstawę dla niezależnej oceny bezpieczeństwa;
- 4) dostarcza warunków zastosowania związanych z bezpieczeństwem (SRAC).

Dokument ten powinien zawierać następujące części:

- 1) definicja rozpatrywanego systemu;
- 2) raport zarządzania jakością;
- 3) raport z zarządzania bezpieczeństwem;
- 4) raport bezpieczeństwa technicznego;

- 5) powiązane dowody bezpieczeństwa;
- 6) konkluzja.

Dodatkowe informacje o sporządzaniu dowodu bezpieczeństwa można znaleźć na stronie internetowej UTK¹⁴.

4.5.1.6. Wykaz składników interoperacyjności

Powinien znaleźć się w nim kompletny spis składników interoperacyjności zabudowanych w podsystemie w ramach wykonanych prac budowlanych (w tym składników staroużytecznych).

W przypadku przekazania przedmiotowego wykazu w formie elektronicznej (np. jako plik PDF), zalecane jest również umieszczenie w nim odnośników (linków) prowadzących do poszczególnych deklaracji WE zgodności składników interoperacyjności zamieszczonych we właściwym folderze na płycie kompaktowej.

4.5.1.7. Kopie deklaracji WE zgodności składnika interoperacyjności lub deklaracji WE przydatności do stosowania składnika interoperacyjności

Deklaracje powinny zostać sporządzone zgodnie ze wzorem stanowiącym załącznik I do rozporządzenia 2019/250 (wzór ten został zawarty również w Załączniku nr 6 niniejszego przewodnika).

Obowiązek ten nie dotyczy deklaracji sporządzonych przed 31 października 2020 r. Deklaracje sporządzone przed tą datą będą uznawane przez Prezesa UTK w postępowaniach o wydanie zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji podsystemu strukturalnego, jeżeli są sporządzone zgodnie z przepisami obowiązującymi w dniu ich wydania.

Deklaracje WE zgodności składnika interoperacyjności albo deklaracje WE przydatności do stosowania składników interoperacyjności sporządzane zgodnie z załącznikiem I do rozporządzenia 2019/250 muszą zawierać również ERADIS ID, którego zasady generowania opisano w załączniku VII do rozporządzenia 2019/250 (więcej szczegółów co do nadawania numeru ERADIS ID opisano w podrozdziale 4.4.1 przewodnika).

Producenci składników interoperacyjności mogą również przekazywać sporządzane przez siebie deklaracje do bazy ERADIS (przy jednoczesnym spełnieniu obowiązku określonego w treści art. 25cc ust. 8 ustawy o transporcie kolejowym polegającym na przekazaniu jej do Prezesa UTK przed wprowadzeniem składnika do obrotu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej).

! Należy również podkreślić, że sporządzona deklaracja nie może mieć w nagłówku „deklaracja WE zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności”. Podmioty wystawiające deklarację muszą pamiętać aby dokument nazwać „deklaracją WE zgodności składnika interoperacyjności” albo „deklaracją WE przydatności do stosowania składnika interoperacyjności”, zgodnie z zastosowanym modułem oceny składnika interoperacyjności.

Najczęściej spotykane błędy

Najczęściej popełnianym błędem przy sporządzaniu deklaracji WE dla składnika interoperacyjności jest brak wskazania niepowtarzalnego identyfikatora składnika interoperacyjności (np. numer serii, numer fabryczny).

¹⁴ Informacje dostępne są pod adresem: <https://utk.gov.pl/pl/interoperacyjnosc/wymagania-krajowe/dowod-bezpieczenstwa/19815,Dowod-bezpieczenstwa.html>



Opis składnika interoperacyjności powinien umożliwiać jego jednoznaczną identyfikację i zapewniać jego identyfikowalność. Zgodnie z wytycznymi Komisji Europejskiej¹⁵, na produkcie co do zasady musi znajdować się numer typu, partii, serii modelu albo inne oznaczenie pozwalające na jego identyfikację. W związku z tym jeżeli producent ma obowiązek umieścić oznaczenie na składniku interoperacyjności, to powinno się ono również znaleźć na deklaracji WE zgodności tego składnika.

! Składnik interoperacyjności „sieć trakcyjna” (podsystem „Energia”) jest składnikiem interoperacyjności składanym w całość z wielu elementów na miejscu inwestycji. Stąd też w przypadku niniejszego składnika interoperacyjności niepowtarzalnym identyfikatorem jest przynajmniej precyzyjne wskazanie lokalizacji geograficznej zabudowy składnika poprzez podanie numeru i zakresu kilometrażu linii kolejowej oraz numeru toru/rozjazdu, nad którym składnik został zabudowany.

4.5.1.8. Kopie raportów z oceny składników interoperacyjności przeprowadzonej przez jednostkę notyfikowaną na podstawie specyfikacji europejskich prób i badań

Dokumenty te powinny stanowić podsumowanie dokonanej przez jednostkę notyfikowaną oceny składników interoperacyjności danego podsystemu na zgodność z właściwymi TSI. Ocena każdego wymagania powinna być poparta stosowną dokumentacją dowodową, a odniesienie do tej dokumentacji powinno się znaleźć w raporcie z oceny.

4.5.1.9. Pośrednie potwierdzenie weryfikacji

Pośrednie potwierdzenie weryfikacji jest dokumentem sporządzanym przez jednostkę notyfikowaną w przypadku weryfikacji wymagań TSI lub jednostkę wyznaczoną w przypadku weryfikacji wymagań krajowych, w którym rejestruje się wyniki danego etapu procedury weryfikacji.

Pośrednie potwierdzenie weryfikacji nie jest dokumentem, który obligatoryjnie należy sporządzić w trakcie trwającej procedury weryfikacji podsystemu strukturalnego. To, czy zostanie on sporządzony powinno wynikać z umowy zawartej między właściwą jednostką (notyfikowaną lub wyznaczoną) a wnioskodawcą o przeprowadzenie weryfikacji WE.

Jeżeli dokument ten został sporządzony, wówczas należy przekazać go wraz z wnioskiem o wydanie zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji podsystemu strukturalnego.

Pośrednie potwierdzenie należy sporządzić w sposób zgodny z załącznikiem IV do rozporządzenia 2019/250.

! W przypadku, gdy pośrednie potwierdzenie weryfikacji ma zostać wydane dla etapu projektowania, jednostka notyfikowana lub wyznaczona sporządza je przed przystąpieniem wykonawcy do robót budowlanych. Innymi słowy, wykonawca modernizacji lub odnowienia nie może przystąpić do rozpoczęcia prac budowlanych do dnia sporządzenia pośredniego potwierdzenia weryfikacji dla etapu projektu dla danej inwestycji, jeżeli jednostce zostało zlecone wydanie pośredniego potwierdzenia weryfikacji.

Najczęściej spotykane błędy

Jednym z najczęściej popełnianych błędów jest wydanie pośredniego potwierdzenia weryfikacji pomimo braku możliwości przeprowadzenia oceny wszystkich parametrów wymagających oceny na etapie projektowania. Zdarza się, że poziom szczegółowości projektów zamawianych przez

¹⁵ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=uriserv%3AOJ.C.2022.247.01.0001.01.ENG&toc=OJ%3AC%3A2022%3A247%3ATOC>

zarządców infrastruktury nie pozwala na ocenę wszystkich parametrów, których oceny na etapie projektowania wymagają TSI.

W takiej sytuacji jednostka notyfikowana (lub wyznaczona) nie powinna wydawać pośredniego potwierdzenia weryfikacji. Z kolei podmiot zlecający wykonanie projektu (najczęściej jest to zarządca infrastruktury) nie powinien bezwzględnie wymagać uzyskania np. przez wykonawcę modernizacji lub odnowienia uzyskania pośredniego potwierdzenia weryfikacji dla etapu projektowania.

4.5.1.10. Wykaz budowli/urządzeń wchodzących w skład podsystemu

W dokumencie tym powinien znaleźć się kompletny spis typów budowli/urządzeń zabudowanych w podsystemie w ramach przeprowadzonych prac. Wymóg dotyczy nowo zabudowanych i modyfikowanych budowli/urządzeń. W wykazie powinno zawierać się również odniesienie do wyrobów staroużytecznych zabudowanych w dopuszczanym podsystemie.

Konieczne jest wskazanie w wykazie typów budowli/urządzeń odpowiednich świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu oraz deklaracji zgodności z typem.

W przypadku przekazania przedmiotowego wykazu w formie elektronicznej (np. jako plik PDF), rekomendowane jest również umieszczenie w nim odnośników (linków) prowadzących do poszczególnych świadectw oraz deklaracji zgodności z typem zamieszczonych we właściwym folderze na płycie kompaktowej.

4.5.1.11. Kopie świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu oraz deklaracji zgodności z typem

Do wniosku należy dołączyć kopie świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu oraz deklaracji zgodności z typem wskazanych w wykazie, o którym mowa w pkt 4.5.1.10 przewodnika. Oznacza to, że dokumenty te nie muszą zostać przedstawione w formie zgodnej z art. 76a § 2 k.p.a.

Prezes UTK dokonuje weryfikacji deklaracji zgodności z typem zgodnie ze wzorem załącznika 5 do RWŚ.

Najważniejsze zasady dotyczące przedstawianych świadectw dopuszczenia do eksploatacji oraz deklaracji zgodności z typem:

- 1) niedopuszczalna jest zabudowa urządzeń/budowli, dla których nie zostało wydane świadectwo dopuszczenia do eksploatacji typu ważne na czas nieokreślony,
- 2) deklaracje zgodności z typem muszą dotyczyć rodzajów budowli i urządzeń, które są wymienione w rozdziale 3 RWŚ,
- 3) deklaracje zgodności z typem muszą być wystawione przez uprawnione podmioty w sposób zgodny z ustawą o transporcie kolejowym (art. 22f ust. 8).

Istnieje możliwość wystawienia deklaracji zgodności z typem w zakresie różniącym się od wskazanego w świadectwie dopuszczenia do eksploatacji typu. Przykładowo, podmiot uprawniony do sporządzenia takiej deklaracji może posługiwać się świadectwem wydanym dla typu sieci trakcyjnej, podczas gdy sama deklaracja będzie odnosiła się do sieci jezdnej, która stanowi jedynie element składowy sieci trakcyjnej¹⁶.

Udostępnianie urządzeń/budowli zgodnie z obowiązującymi wymaganiami¹⁷

¹⁶ Stanowisko dostępne pod adresem: <https://utk.gov.pl/download/1/42582/StanowiskoPrezesa21022018.pdf>

¹⁷ Stanowisko dostępne pod adresem: <https://utk.gov.pl/download/1/42582/StanowiskoPrezesa21022018.pdf>



Wystawiając deklarację zgodności z typem dla budowli/ urządzenia producent musi potwierdzić spełnienie wymagań obowiązujących na dzień jej wystawienia, a nie jedynie obowiązujących na dzień wydania świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu.

Wyroby staroużyteczne¹⁸

W przypadku ponownego wykorzystania staroużytecznych wyrobów kolejowych co do zasady nie jest wymagane wystawienie deklaracji zgodności z typem ani deklaracji WE zgodności lub przydatności do stosowania.

Fakt zastosowania wyrobów staroużytecznych powinien być odnotowany w dokumentacji z przebiegu weryfikacji WE podsystemu (np. w raporcie z oceny jednostki notyfikowanej). Staroużyteczne wyroby kolejowe, które są zdadne do ponownego użytku, można stosować w podsystemie pod warunkiem, że podsystem będzie zgodny z wymaganiami zasadniczymi.

Wykorzystanie wyrobu staroużytecznego powinno być każdorazowo poprzedzone oceną ryzyka w ramach podsystemu. Podmiot przeprowadzający tę ocenę i decydujący o wykorzystaniu wyrobów staroużytecznych ponosi odpowiedzialność za stwierdzenie ich przydatności do stosowania.

Odpowiedzialność za spełnienie wymagań zasadniczych przez podsystem z zastosowanymi wyrobami staroużytecznymi ponosi podmiot wystawiający deklarację weryfikacji WE podsystemu.

Najczęściej spotykane błędy

- 4) brak przedstawienia wykazu urządzeń i budowli wskazanych w RWS zabudowanych w dopuszczanym do eksploatacji podsystemie strukturalnym;
- 5) przedstawienie świadectw/deklaracji dla urządzeń/budowli nieujętych w przedstawionym wykazie załączonym do wniosku;
- 6) brak załączenia deklaracji zgodności z typem, pomimo ich wykazania w wykazie załączonym do wniosku.

4.5.1.12. Sprawozdania z przeprowadzonych wizyt i audytów jednostki notyfikowanej lub jednostki wyznaczonej

Sprawozdania z przeprowadzonych wizyt i audytów dokumentują czynności sprawdzające jednostki notyfikowanej lub jednostki wyznaczonej, które mają na celu potwierdzenie, że podsystem został zabudowany zgodnie z dokumentacją projektową, a także właściwymi TSI oraz krajowymi specyfikacjami technicznymi i dokumentami normalizacyjnymi, których zastosowanie umożliwia spełnienie zasadniczych wymagań systemu kolei. Jednostka notyfikowana/wyznaczona powinna uwzględnić w nim wszelkie stwierdzone nieprawidłowości w podsystemie oraz swoje spostrzeżenia i wnioski.

Najczęściej spotykane błędy

Najczęściej spotykanym błędem w sprawozdaniach z przeprowadzonych wizyt i audytów jest:

- 1) nieprzekazanie przez Wnioskodawcę dokumentacji fotograficznej, która, zgodnie z treścią sprawozdania, stanowi załącznik do niego i jest jego częścią;
- 2) brak opisu kiedy i gdzie dokładnie wizyta i audyt został przeprowadzony.

¹⁸ Stanowisko dostępne pod adresem: <https://utk.gov.pl/download/1/50735/Stnowiskowswyrobostarouzytecznych.pdf>

4.5.1.13. Inne certyfikaty weryfikacji wydane zgodnie z odpowiednimi przepisami Unii Europejskiej

Jeśli w danym państwie członkowskim Unii Europejskiej obowiązują dodatkowe certyfikaty wydawane na podstawie innych niż dyrektywa 2016/797 przepisów Unii Europejskiej, podmiot sporządzający deklarację weryfikacji WE podsystemu może uwzględnić je w dokumentacji technicznej załączonej do deklaracji.

4.5.2. Dokumentacja z przebiegu procesu zarządzania ryzykiem lub bezpiecznej integracji

Dostępne są wyjaśnienia Agencji, jak należy rozumieć „bezpieczną integrację” w ramach wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w zakresie wyceny i oceny ryzyka. Dotychczasowa praktyka pokazuje, że podmioty dokonujące takich wycen w różny sposób rozumieją koncepcję „bezpiecznej integracji”¹⁹.

W praktyce bezpieczną integrację podsystemu wykazuje się poprzez przeprowadzenie procesu zarządzania ryzykiem zgodnie z wymaganiami rozporządzenia 402/2013, za co odpowiada Podmiot zarządzający ryzykiem.

We wrześniu 2021 r. Prezes UTK opublikował dokument pt. „Plan działania na rzecz poprawy podejścia do zarządzania bezpieczeństwem opartego na ryzyku”.²⁰

Z kolei w czerwcu 2022 r. powołany został również specjalny zespół ds. poprawy podejścia do zarządzania bezpieczeństwem opartego na ryzyku, którego jednym z zadań jest wydawanie rekomendacji m.in. z zakresu jednolitego podejścia do zarządzania bezpieczeństwem oraz wypracowania dobrych praktyk dotyczących wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w zakresie wyceny i oceny ryzyka.

Rekomendacje zespołu są publikowane na stronie internetowej UTK²¹.

4.5.2.1. Dokumentacja z oceny znaczenia zmiany oraz wpływ znaczenia zmiany na wymaganą dokumentację załączoną do wniosku o wydanie zezwolenia

Do wniosku o wydanie zezwolenia konieczne jest złożenie dokumentacji z oceny znaczenia zmiany sporządzonej zgodnie z wytycznymi zawartymi w rozporządzeniu 402/2013.

Dokumentacja z oceny znaczenia zmiany powinna być sporządzona przez Podmiot zarządzający ryzykiem. Na podstawie art. 4 ust. 2 rozporządzenia 402/2013 w skład zespołu oceniającego powinni wchodzić eksperci posiadający wiedzę i doświadczenie w zakresie/obszarze związanym ze zmianą.

W praktyce może się zdarzyć, że dokumentację z oceny znaczenia zmiany sporządzi więcej niż jeden podmiot. Do akt postępowania należy wtedy przedłożyć co najmniej tę część dokumentacji, która dotyczy zmiany technicznej tj. budowy, modernizacji lub odnowienia danego podsystemu lub podsystemów.

Ocena znaczenia zmiany obejmuje zasadniczo:

- 1) wstępną definicję systemu,

¹⁹ Tłumaczenie noty dostępne jest pod adresem: <https://utk.gov.pl/pl/dokumenty-i-formularze/opracowania-urzedu-tran/15936.Nota-objasniajaca-w-sprawie-bezpiecznej-integracji.html>

²⁰ Dokument dostępny pod adresem: <https://utk.gov.pl/pl/dokumenty-i-formularze/opracowania-urzedu-tran/17809.Plan-dzialania-na-rzecz-poprawy-podejscia-do-zarzadzania-bezpieczenstwem-oparteg.html>

²¹ Rekomendacje dostępne pod adresem: <https://utk.gov.pl/pl/interoperacyjinosc/zarzadzanie-ryzykiem/19270.Nowoczesne-podejscie-do-zarzadzania-bezpieczenstwem.html>



- 2) ocenę charakteru zmiany tj. uzasadnione stwierdzenie, czy zmiana jest techniczna, eksploatacyjna, czy organizacyjna (mająca wpływ na procesy eksploatacyjne lub procesy utrzymania);
- 3) ocenę potencjalnego wpływu zmiany na bezpieczeństwo systemu kolejowego;
- 4) decyzję o znaczeniu zmiany na podstawie kryteriów wymienionych w art. 4 ust. 2 rozporządzenia 402/2013, tj.:
 - a) skutki awarii: wiarygodny najgorszy scenariusz w przypadku awarii ocenianego systemu, uwzględniający istnienie barier zabezpieczających poza ocenianym systemem;
 - b) innowacja wykorzystana przy wprowadzaniu zmiany: kryterium to obejmuje innowacje dotyczące zarówno całego sektora kolejowego, jak i organizacji wprowadzającej zmianę;
 - c) złożoność zmiany;
 - d) monitoring: niezdolność monitorowania wprowadzonej zmiany podczas całego cyklu życia systemu i dokonywania odpowiednich interwencji;
 - e) odwracalność zmiany: niezdolność powrotu do systemu sprzed zmiany;
 - f) dodatkowość: ocena znaczenia zmiany z uwzględnieniem wszystkich przeprowadzonych niedawno zmian ocenianego systemu, które były związane z bezpieczeństwem i nie zostały ocenione jako znaczące.

Wstępna definicja systemu

Powinna ona obejmować taką liczbę i zakres informacji, które umożliwią rzetelne sklasyfikowanie zmiany jako związanej lub niezwiązanej z bezpieczeństwem, a następnie znaczącej lub nieznaczącej. W ramach wstępnej definicji systemu należy przede wszystkim wskazać, co będzie podlegać zmianie, na czym zmiana będzie polegać, jaki jest cel zmiany, oraz jakie są konsekwencje dla jej wprowadzenia dla otoczenia.

Zmiana o charakterze technicznym

Zmiany techniczne to zmiany w podsystemie strukturalnym lub podsystemach strukturalnych (np. w przypadku wielobranżowej modernizacji lub odnowienia linii kolejowej), takie jak np. przebudowa stacji. Należy również dokonać przeglądu zmian technicznych w celu ustalenia, czy wprowadzają zmiany w działaniu rozważanego podsystemu lub podsystemów.

Zmiana o charakterze eksploatacyjnym

Zmiany eksploatacyjne to zmiany w sposobie eksploatacji systemu kolei, w tym w szczególności zmiany w sposobie eksploatacji podsystemów strukturalnych, np. wprowadzenie większej prędkości rozkładowej na linii kolejowej, wprowadzenie miejscowych ograniczeń eksploatacji dotyczących danej trasy lub tras, zmiana rozkładu jazdy pociągów.

Zmiany eksploatacyjne są często wynikiem zmian technicznych w podsystemie. W praktyce zmiany techniczne są często dokonywane w celu dostarczenia pożądaney zmiany operacyjnej. W takich przypadkach zmiana techniczna i jej wpływ na funkcjonowanie podsystemu, szerszy system kolejowy lub zasady funkcjonowania kolei, muszą być analizowane i oceniane razem.

Zmiana o charakterze organizacyjnym

Zmiany organizacyjne mające wpływ na procesy eksploatacyjne lub procesy utrzymania to takie zmiany, które dotyczą organizacji podmiotów odpowiedzialnych za eksploatację i utrzymanie podsystemów strukturalnych. Przykładem zmiany organizacyjnej jest restrukturyzacja komórki organizacyjnej danego zarządcy infrastruktury, odpowiedzialnej za utrzymanie podsystemu lub podsystemów na danym obszarze geograficznym.

Ocena potencjalnego wpływu zmiany na bezpieczeństwo systemu kolejowego

Niniejsza ocena powinna zawsze być przeprowadzona przed oceną zmiany pod kątem kryteriów znaczenia zmiany, a także rzetelnie uzasadniona. W kwestii rzetelnego uzasadnienia rekomendowane jest stosowanie odpowiedzi na pytania wstępne i pomocnicze zawarte w pkt 2.3 zleconej przez Prezesa UTK „Ekspertyzy dotyczącej praktycznego stosowania przez podmioty sektora kolejowego wymagań wspólnej metody bezpieczeństwa w zakresie oceny ryzyka (CSM RA) opracowanej w formie przewodnika”²².

Kryterium oceny znaczenia zmiany „skutki awarii”

W ramach niniejszego kryterium zespół oceniający powinien przeanalizować:

- 1) czy faktycznie wskazano wiarygodny najgorszy scenariusz w przypadku awarii ocenianego systemu.

Wiarygodnym, najgorszym scenariuszem w przypadku awarii systemu technicznego może być np. incydent, wypadek, poważny wypadek²³.

- 2) czy najgorszy scenariusz w przypadku awarii ocenianego podsystemu uwzględnia istnienie barier zabezpieczających poza ocenianym systemem i jakie są to konkretnie bariery zabezpieczające.

Zespół oceniający powinien ustalić, jakie bariery zabezpieczające poza ocenianym systemem zostały zastosowane przez Podmiot zarządzający ryzykiem celem określenia przyjętej przez niego wagi skutku. Barrierami zabezpieczającymi istniejącymi poza ocenianym systemem technicznym będą np. audyty, kontrole, szkolenia, pouczenia okresowe, nadzór budowlany, kampanie społeczne, działania edukacyjne, działalność operacyjna służb mundurowych, monitoring wizyjny.

Kryterium oceny znaczenia zmiany „innowacja wykorzystana przy wprowadzaniu zmiany”

W ramach niniejszego kryterium zespół oceniający powinien przeanalizować:

- 1) czy zmiana polega na wprowadzeniu nowej technologii bądź nowego, wcześniej niestosowanego wyrobu zarówno w odniesieniu do sektora kolejowego, jak i samej organizacji wprowadzającej zmianę;
- 2) czy zmiana polega na wcześniej niestosowanych rozwiązaniach eksploatacyjnych w odniesieniu do sektora kolejowego, jak i samej organizacji wprowadzającej zmianę;
- 3) niepewność co do założonego celu lub działania systemu po zmianie w odniesieniu do sektora kolejowego, jak i samej organizacji.

Im wyższy poziom niepewności, tym zmiana staje się bardziej innowacyjna.

Kryterium oceny znaczenia zmiany „złożoność zmiany”

W ramach niniejszego kryterium zespół oceniający powinien przeanalizować:

- 1) skalę zróżnicowania elementów składowych i relacji między nimi;

²² Ekspertyza dostępna jest pod adresem: <https://utk.gov.pl/pl/bezpieczenstwo-systemy/zarzadzanie-bezpieczen/system-zarzadzania-bezp/przewodniki-dotyczace-c/7175.Przewodniki-dotyczace-praktycznego-stosowania-wymagan-wspolnej-metody-bezpieczen.html>

²³ Definicje „incydentu”, „wypadku” i „poważnego wypadku” zawarte są w art. 4 ustawy o transporcie kolejowym.



- 2) czy zmiana dotyczy więcej niż jednego podsystemu (zarówno strukturalnego, jak i funkcjonalnego);
- 3) czy wprowadzenie zmiany wiąże się z zastosowaniem skomplikowanego rozwiązania technicznego;
- 4) czy wprowadzana zmiana wiąże się z problemami technicznymi;
- 5) czy zastosowane rozwiązanie techniczne może powodować nowe zagrożenia;
- 6) czy wprowadzona zmiana wymaga nowej kategorii personelu;
- 7) złożoność wynikająca z dużego stopnia skomplikowania procesu inwestycji, np. ocena zmiany dotyczyła realizacji inwestycji polegającej na modernizacji linii kolejowej wymagającej zaangażowania przez wnioskodawcę (generalny wykonawca) dużej liczby podwykonawców i kooperantów.

Kryterium oceny znaczenia zmiany „monitoring”

W ramach niniejszego kryterium zespół oceniający powinien przeanalizować w odniesieniu do całego cyklu życia systemu:

- 1) czy wzięte zostały pod uwagę procesy monitorowania przyjęte w systemie zarządzania bezpieczeństwem pod kątem ich odniesienia do innowacyjności i złożoności wprowadzanej zmiany (tylko dla podmiotów zobowiązanych do posiadania systemu zarządzania bezpieczeństwem);
- 2) możliwości reakcji na niepożądane działanie systemu po zmianie;
- 3) czy jest możliwe i wykonalne wprowadzenie systemu monitoringu, który ostrzega na tyle wcześnie, aby umożliwić skuteczną interwencję w celu zapobieżenia lub złagodzenia jakiegokolwiek zagrożenia wynikającego z dokonanej zmiany;
- 4) kompetencje osób/komórek organizacyjnych odpowiedzialnych za monitorowanie zmiany;
- 5) czy istnieją procedury operacyjne umożliwiające monitorowanie systemu po zmianie lub czy zaplanowano opracowanie i wprowadzenie procedury operacyjnej umożliwiającej monitorowanie systemu po zmianie;
- 6) planowane audyty i kontrole, plany i strategie dotyczące zarządzania bezpieczeństwem.

Kryterium oceny znaczenia zmiany „odwracalność zmiany”

W ramach niniejszego kryterium zespół oceniający powinien przeanalizować:

- 1) skalę działań niezbędnych do powrotu do systemu sprzed zmiany;
- 2) w przypadku stwierdzonej możliwości powrotu do poprzedniego stanu – racjonalność techniczną i finansową ewentualnego powrotu do systemu sprzed zmiany.

Kryterium oceny znaczenia zmiany „dodatkowość”

W ramach niniejszego kryterium zespół oceniający powinien przeanalizować wszystkie uprzednio przeprowadzone zmiany ocenianego systemu, które były związane z bezpieczeństwem i nie zostały ocenione jako znaczące.

Po uwzględnieniu wszystkich ww. kryteriów oceny znaczenia zmiany zespół oceniający może ocenić zmianę jako nieznaczącą albo znaczącą.

Najczęściej spotykane błędy

- 1) brak rzetelnie opisanej wstępnej definicji systemu.

Częstokroć opisany jest jedynie stan systemu przed i po zmianie bez wskazania celu zmiany bądź jej wpływu na otoczenie systemu.

- 2) brak uzasadnienia dla stwierdzenia charakteru zmiany (techniczna, eksploatacyjna, organizacyjna).

Najczęściej zespół oceniający stwierdza jedynie, że zmiana jest techniczna, lecz nie popiera swojego stwierdzenia żadnym uzasadnieniem.

- 3) brak oceny potencjalnego wpływu zmiany na bezpieczeństwo systemu kolejowego bądź brak jakiegokolwiek uzasadnienia tej oceny;
- 4) brak lub niekompletność/nierzetelność opisu przeprowadzonej analizy poszczególnych kryteriów oceny znaczenia zmiany.

Zmiana nieznacząca

Jeżeli zmiana została uznana za nieznaczącą, do wniosku o wydanie zezwolenia, poza dokumentacją z oceny znaczenia zmiany, należy załączyć:

- 1) informacje dotyczące stosowanej metody oceny bezpieczeństwa, tj.:
 - a) w przypadku stosowania rozporządzenia 402/2013:
 - dokumentację z oceny ryzyka, również w zakresie zagrożeń, nadzór nad którymi przeniesiono na inny podmiot lub podmioty;
 - rejestr zagrożeń dotyczących tej zmiany z uwzględnieniem zagrożeń, nadzór nad którymi przeniesiono na inny podmiot lub podmioty;
 - wykaz/spis dokumentów potwierdzających wykazanie zgodności z wymogami bezpieczeństwa wszystkich zagrożeń wymienionych w dedykowanym rejestrze zagrożeń;
 - b) w przypadku stosowania alternatywnej metody oceny bezpieczeństwa – wszelkie niezbędne informacje pozwalające na stwierdzenie przez Prezesa UTK kompletności, trafności i spójności stosowania niniejszej metody;
- 2) dowód bezpieczeństwa (dotyczy jedynie podsystemu „Sterowanie – urządzenia przytorowe”).

Zmiana znacząca

Jeżeli zmiana została uznana za znaczącą, do wniosku o wydanie zezwolenia, poza dokumentacją z oceny znaczenia zmiany, należy załączyć:

- 1) dokumentację z oceny ryzyka, również w zakresie zagrożeń, nadzór nad którymi przeniesiono na inny podmiot lub podmioty;
- 2) rejestr zagrożeń dotyczących tej zmiany z uwzględnieniem zagrożeń, nadzór nad którymi przeniesiono na inny podmiot lub podmioty;
- 3) wykaz/spis dokumentów potwierdzających wykazanie zgodności z wymogami bezpieczeństwa wszystkich zagrożeń wymienionych w dedykowanym rejestrze zagrożeń;
- 4) raport w sprawie oceny bezpieczeństwa;
- 5) deklaracja, że wszystkie zidentyfikowane zagrożenia oraz związane z nimi ryzyko jest utrzymywane na dopuszczalnym poziomie (art. 16 rozporządzenia 402/2013);
- 6) dowód bezpieczeństwa (dotyczy jedynie podsystemu „Sterowanie – urządzenia przytorowe”).



4.5.2.2. Przyjęta metoda oceny bezpieczeństwa

Zgodnie z art. 2 ust. 2 lit. a rozporządzenia 402/2013, jeśli zmiana zostaje uznana za nieznaczącą, wystarcza przechowywanie odpowiedniej dokumentacji, która uzasadnia podjętą decyzję.

Niemniej zgodnie z preambułą 9 do rozporządzenia 402/2013 w przypadku zmian nieznaczących Podmiot zarządzający ryzykiem powinien stosować własną metodę oceny bezpieczeństwa (niekoniecznie muszą być to przepisy rozporządzenia 402/2013). Jednakże z doświadczeń Prezesa UTK wynika, że w przypadku podsystemów strukturalnych instalacji stałych w polskim sektorze kolejowym praktycznie nie stosuje się żadnych alternatywnych metod oceny bezpieczeństwa niż proces oceny ryzyka opisany w załączniku I do rozporządzenia 402/2013. Oznacza to, że Podmioty zarządzające ryzykiem powinny zarządzać ryzykiem w oparciu o rozporządzenie 402/2013 również w przypadku zmian nieznaczących.

! W przypadku, gdy Wnioskodawca będzie chciał przedłożyć wraz z wnioskiem o wydanie zezwolenia dokumentację świadczącą o zastosowaniu alternatywnej metody oceny bezpieczeństwa dla dopuszczanego podsystemu strukturalnego, Prezes UTK dokona jej analizy pod kątem kompletności, trafności i spójności w odniesieniu do przepisów prawa powszechnie obowiązującego, specyfikacji i dokumentów normalizacyjnych.

4.5.2.3. Przyjęte środki bezpieczeństwa i wymogi bezpieczeństwa dla każdego zidentyfikowanego zagrożenia

Zgodnie z rozporządzeniem 402/2013 **środki bezpieczeństwa** oznaczają pakiet działań zmniejszających częstotliwość zagrożeń albo łagodzących ich skutki, który ma na celu osiągnięcie lub utrzymanie dopuszczalnego poziomu ryzyka. Środkami bezpieczeństwa mogą być np. cykliczne kontrole/audyty, instrukcje wewnętrzne Podmiotu zarządzającego ryzykiem, szkolenia pracowników, kontrole inwestorskie placu budowy i podwykonawców, kontrole inżyniera projektu.

Wymogi bezpieczeństwa to z kolei właściwości bezpieczeństwa (jakościowe albo ilościowe lub, w razie potrzeby, jakościowe i ilościowe) niezbędne do projektowania, eksploatacji (włącznie z zasadami eksploatacji) oraz utrzymania systemu w celu spełnienia prawnych lub wewnętrznych celów w zakresie bezpieczeństwa. Wymogami bezpieczeństwa mogą być np. ustawa o transporcie kolejowym, TSI, dokumenty normalizacyjne.

Najczęściej spotykane błędy

Do częstych błędów popełnianych przez Podmioty zarządzające ryzykiem należy mylenie środków bezpieczeństwa z wymogami bezpieczeństwa.

Przykładowo wewnętrzne instrukcje zarządcy infrastruktury (a właściwie fakt ich opracowania) stanowią środki bezpieczeństwa a nie wymogi bezpieczeństwa, gdyż opisują działania mające na celu osiągnięcie lub utrzymanie dopuszczalnego poziomu ryzyka.

4.5.2.4. Dokumentacja z oceny ryzyka

Do wniosku o wydanie zezwolenia konieczne jest złożenie dokumentacji z oceny ryzyka sporządzonej zgodnie z wytycznymi zawartymi w rozporządzeniu 402/2013.

Dokumentacja z oceny ryzyka powinna być sporządzona przez Podmiot zarządzający ryzykiem i zawierać kompleksowy opis procesu oceny ryzyka tj. definicję systemu, analizę ryzyka i wycenę ryzyka w oparciu o przyjęte zasady akceptacji ryzyka.

Definicja systemu musi spełniać wymagania pkt 2.1.2 załącznika I do rozporządzenia 402/2013, tj. uwzględniać co najmniej:

- 1) cel systemu (zamierzone przeznaczenie);

- 2) funkcje i elementy systemu, jeżeli ma to zastosowanie (w tym element ludzki, techniczny i operacyjny);
- 3) granicę systemu, z uwzględnieniem innych systemów, z którymi system ten wzajemnie oddziałuje;
- 4) interfejsy fizyczne (systemy, z którymi system ten wzajemnie oddziałuje) i funkcjonalne (nakłady i efekty dotyczące działania);
- 5) otoczenie systemu (np. przepływy energii i przepływy termiczne, wstrząsy, wibracje, zakłócenia elektromagnetyczne, przeznaczenie eksploatacyjne);
- 6) **istniejące środki bezpieczeństwa oraz definicję wymogów bezpieczeństwa określonych w drodze procesu oceny ryzyka (na kolejnych koniecznych istotnych etapach);**
- 7) założenia określające progę mające zastosowanie do oceny ryzyka.

Szerszy opis ww. wymagań dla definicji systemu przedstawiono w pkt 2.6.1 zleconej przez Prezesa UTK „Ekspertyzy dotyczącej praktycznego stosowania przez podmioty sektora kolejowego wymagań wspólnej metody bezpieczeństwa w zakresie oceny ryzyka (CSM RA) opracowanej w formie przewodnika”.

Analiza ryzyka

Analiza ryzyka to systematyczne wykorzystywanie wszystkich dostępnych informacji do **identyfikowania zagrożeń** i szacowania ryzyka.

Zgodnie z pkt 2.2.1 załącznika I do rozporządzenia 402/2013 Podmiot zarządzający ryzykiem, korzystając z szerokiej wiedzy specjalistycznej kompetentnego zespołu, identyfikuje **regularnie** wszystkie **racjonalnie przewidywalne zagrożenia** dotyczące **całego ocenianego systemu, jego funkcji (jeżeli ma to zastosowanie) i interfejsów**. **Wszystkie zidentyfikowane zagrożenia są umieszczane w rejestrze zagrożeń.**

Powyższe oznacza, że **identyfikacja zagrożeń jest procesem ciągłym trwającym przez cały cykl życia systemu**. Podczas identyfikacji zagrożeń mogą zostać określone środki bezpieczeństwa.

Zagrożenia klasyfikuje się pod kątem szacowanego ryzyka na dwie podstawowe grupy:

- 1) zagrożenia związane z zasadniczo dopuszczalnym ryzykiem tj. ryzykiem na tyle małym, że wprowadzanie jakichkolwiek dodatkowych środków bezpieczeństwa jest nieracjonalne;
- 2) zagrożenia związane z ryzykiem niedopuszczalnym.

Zagrożenia związane z zasadniczo dopuszczalnym ryzykiem nie muszą być głębiej analizowane, należy je jednak umieścić w rejestrze zagrożeń.

W przypadku zagrożeń związanych z ryzykiem niedopuszczalnym dokonuje się wyceny ryzyka zgodnie z wybraną zasadą lub zasadami akceptacji ryzyka.

Wycena ryzyka

Wycena ryzyka stanowi procedurę opierającą się na analizie ryzyka, która ma na celu ustalenie, czy osiągnięto poziom dopuszczalnego ryzyka. W toku wyceny ryzyka mogą zostać określone dodatkowe środki bezpieczeństwa oraz wymogi bezpieczeństwa.

Środki bezpieczeństwa a wymogi bezpieczeństwa

Zgodnie z rozporządzeniem 402/2013 **środki bezpieczeństwa** oznaczają pakiet działań zmniejszających częstotliwość zagrożeń albo łagodzących ich skutki, który ma na celu osiągnięcie lub utrzymanie dopuszczalnego poziomu ryzyka. Środkami bezpieczeństwa mogą być np. cykliczne



kontrole/audyty, instrukcje wewnętrzne Podmiotu zarządzającego ryzykiem, szkolenia pracowników, kontrole inwestorskie placu budowy i podwykonawców, kontrole inżyniera projektu.

Wymogi bezpieczeństwa to z kolei właściwości bezpieczeństwa (jakościowe albo ilościowe lub, w razie potrzeby, jakościowe i ilościowe) niezbędne do projektowania, eksploatacji (włącznie z zasadami eksploatacji) oraz utrzymania systemu w celu spełnienia prawnych lub wewnętrznych celów w zakresie bezpieczeństwa. Wymogami bezpieczeństwa mogą być np. ustawa o transporcie kolejowym, TSI, dokumenty normalizacyjne.

Zasady akceptacji ryzyka

Zasady akceptacji ryzyka oznaczają zasady, które są stosowane w celu wyciągnięcia wniosku o dopuszczalności lub niedopuszczalności ryzyka związanego z określonym zagrożeniem lub określonymi zagrożeniami. Do zasad akceptacji ryzyka zgodnie z rozporządzeniem 402/2013 należą:

- 1) kodeks postępowania;
- 2) system odniesienia;
- 3) szacowanie ryzyka.

Kodeks postępowania

Kodeks postępowania oznacza spisany zbiór zasad, które mogą być wykorzystywane do nadzorowania określonego zagrożenia lub określonych zagrożeń, pod warunkiem ich prawidłowego stosowania.

Kodeksy postępowania powinny spełniać przynajmniej następujące wymagania:

- 1) muszą być powszechnie uznane w branży kolejowej. W przeciwnym wypadku kodeksy postępowania należy uzasadnić i (jedynie w przypadku zmiany znaczącej) powinny one być akceptowalne dla jednostki oceniającej;
- 2) muszą być istotne z punktu widzenia nadzoru nad rozważanymi zagrożeniami występującymi w ocenianym systemie. Udane zastosowanie kodeksu postępowania dla podobnych przypadków w odniesieniu do zarządzania zmianami i skutecznej kontroli zidentyfikowanych zagrożeń systemu w rozumieniu niniejszego rozporządzenia jest wystarczające do uznania ich za istotne;
- 3) muszą one być dostępne dla organów oceny na ich żądanie w celu ich oceny lub, w stosownych przypadkach, wzajemnego uznania, zgodnie z art. 15 ust. 5 rozporządzenia 402/2013, odpowiedniego stosowania procesu zarządzania ryzykiem oraz jego rezultatów.

Kodeksami postępowania mogą być np. ustawa o transporcie kolejowym, TSI, czy też Lista Prezesa UTK.

System odniesienia

System odniesienia oznacza system, który sprawdził się w praktyce jako system o dopuszczalnym poziomie bezpieczeństwa i z którym można porównywać system oceniany pod kątem dopuszczalności ryzyka.

System odniesienia spełnia przynajmniej następujące wymagania:

- 1) sprawdził się już w praktyce jako system o dopuszczalnym poziomie bezpieczeństwa i dlatego również obecnie spełniłby warunki wymagane do jego zatwierdzenia w państwie członkowskim, w którym ma być wprowadzona zmiana;
- 2) ma podobne funkcje i interfejsy jak oceniany system;
- 3) jest eksploatowany w podobnych warunkach eksploatacji jak oceniany system;

- 4) jest eksploatowany w podobnych warunkach środowiskowych jak oceniany system.

Szacowanie ryzyka

Szacowanie ryzyka to proces prowadzący do uzyskania pomiaru poziomu analizowanego ryzyka, na który składają się następujące etapy: analiza częstotliwości, analiza skutków i połączenie tych dwóch typów analiz. Do metod szacowania ryzyka należy np. FMEA (ang. *Failure Mode and Effect Analysis* – Analiza rodzajów i skutków możliwych błędów).

4.5.2.5. Rejestr zagrożeń

Rejestr zagrożeń zawiera wszelkie niezbędne informacje o każdym zidentyfikowanym zagrożeniu, w tym informacje wynikające z przeprowadzonego procesu oceny ryzyka.

Podstawowe informacje, które należy podać dla każdego zagrożenia w rejestrze (w tym zagrożeń przeniesionych) to:

- 1) nazwa i kategoria zagrożenia;
- 2) określenie źródła zagrożenia;
- 3) identyfikator zagrożenia w rejestrze znanych zagrożeń prowadzonym w ramach systemu zarządzania bezpieczeństwem (dotyczy zarządców infrastruktury);
- 4) założenia dotyczące systemu tj. czy dane zagrożenie dotyczy wyłącznie zmiany technicznej, czy też może się zrealizować również na etapie eksploatacji podsystemu lub podsystemów;
- 5) informacja, czy dane zagrożenie jest związane z ryzykiem zasadniczo dopuszczalnym czy z ryzykiem niedopuszczalnym;
- 6) wyszczególnienie zagrożeń, nadzór nad którymi został przeniesiony na inny podmiot lub podmioty;
- 7) przyjęte zasady akceptacji ryzyka;
- 8) przyjęte środki bezpieczeństwa;
- 9) ustalone wymogi bezpieczeństwa;
- 10) podmiot lub podmioty odpowiedzialne za nadzór nad zagrożeniem.

Najczęściej spotykane błędy

- 1) brak podziału zagrożeń na te, które dotyczą wyłącznie zmiany technicznej i te, które mogą się zrealizować również na etapie eksploatacji podsystemu lub podsystemów;
- 2) brak podziału zagrożeń na związane z zasadniczo dopuszczalnym ryzykiem i związane z ryzykiem niedopuszczalnym;
- 3) brak wyszczególnienia zagrożeń przeniesionych na inny podmiot lub podmioty i związany z tym brak informacji od tego podmiotu lub podmiotów o zarządzaniu ryzykiem dla zagrożeń przeniesionych.
- 4) nieuwzględnianie w rejestrze kodeksów postępowania jako wymogów bezpieczeństwa w przypadku, gdy kodeksy postępowania stanowią jedyną i wystarczającą zasadę akceptacji ryzyka dla wszystkich zagrożeń w ramach danej zmiany.

Zgodnie z pkt 2.3.5 załącznika I do rozporządzenia 402/2013, jeżeli zagrożenie lub zagrożenia są kontrolowane za pomocą kodeksów postępowania spełniających wymogi, o których mowa w pkt 2.3.2 załącznika I do rozporządzenia 402/2013, ryzyko związane z tymi zagrożeniami uważa się za dopuszczalne. Oznacza to, że:



- nie istnieje potrzeba głębszego analizowania tego ryzyka;
 - **stosowanie kodeksów postępowania zostaje odnotowane w rejestrze zagrożeń jako wymóg bezpieczeństwa w odniesieniu do odpowiednich zagrożeń.**
- 5) wpisywanie w jednej kolumnie tabelarycznego rejestru zagrożeń wymogów bezpieczeństwa wraz z dokumentami wykazującymi zgodność z wymogami bezpieczeństwa, co może prowadzić do niejednoznaczności informacji w rejestrze;
 - 6) nieprecyzyjne wskazanie podmiotu lub podmiotów odpowiedzialnych za nadzór nad danym zagrożeniem.

Do częstych praktyk stosowanych przez Podmioty zarządzające ryzykiem jest ogólnikowe podawanie w rejestrze niezidentyfikowanych komórek organizacyjnych danego podmiotu, które mają nadzorować dane zagrożenie np. „właściwa komórka merytoryczna Spółki”.

- 7) mylenie środków bezpieczeństwa z wymogami bezpieczeństwa.

Przykładowo wewnętrzne instrukcje zarządcy infrastruktury (a właściwie fakt ich opracowania) stanowią środki bezpieczeństwa a nie wymogi bezpieczeństwa, gdyż opisują działania mające na celu osiągnięcie lub utrzymanie dopuszczalnego poziomu ryzyka.

4.5.2.6. Wykaz/spis dokumentów potwierdzających wykazanie zgodności z wymogami bezpieczeństwa

Niniejszy wykaz/spis zawiera wskazanie wszystkich konkretnych dokumentów (z podaniem nazw, sygnatur, dat sporządzenia/wydania), które potwierdzają dla danego zagrożenia wykazanie zgodności z wymogami bezpieczeństwa.

Najczęściej spotykane błędy

- 1) ogólnikowe wskazanie w dedykowanym rejestrze zagrożeń dokumentów świadczących o wykazaniu zgodności z wymogami bezpieczeństwa tj. np. „świadcstwo dopuszczenia do eksploatacji typu”, „certyfikat WE weryfikacji” itd., bez podania odniesienia do konkretnych dokumentów (nazw, sygnatur, daty wydania/sporządzenia);
- 2) mieszanie wymogów bezpieczeństwa z dokumentami świadczącymi o wykazaniu zgodności z wymogami bezpieczeństwa.

Częstokroć odniesienie do wymogów bezpieczeństwa jest umieszczone w jednej kolumnie z dokumentami świadczącymi o wykazaniu zgodności z wymogami bezpieczeństwa tabelarycznego rejestru zagrożeń, co powoduje niejednoznaczność przekazywanych w tym rejestrze informacji.

4.5.2.7. Raport w sprawie oceny bezpieczeństwa

Raport ten dokumentuje działania niezależnej jednostki oceniającej dotyczące **całego procesu inwestycyjnego**, które powinny być zgodne z rekomendacją ASBO RFU 01²⁴.

Wszystkie nowe raporty w sprawie oceny bezpieczeństwa, wydane 3 listopada 2023 r. lub później, powinny być zgodne z RFU ASBO Cooperation (w tym ASBO RFU 01 i ASBO RFU 02²⁵) oraz

²⁴ Recommendation for Use nr 1 „Working method of the Assessment Body”, Version 1.1, ASBO Cooperation, 001NET1108.

²⁵ Recommendation for Use nr 2 „Harmonised template for the AsBo safety assessment report”, Version 1.0, ASBO Cooperation, project code: ERA1167.

Rekomendacją w sprawie zawartości i metodyki opracowania raportu w sprawie oceny bezpieczeństwa z 20 lipca 2023 r. (Rekomendacją nr 9), dostępną na stronie internetowej Urzędu²⁶.

Raporty w sprawie oceny bezpieczeństwa, wydane pierwotnie przed 3 listopada 2023 r., lecz zaktualizowane 3 listopada 2023 r. bądź później, powinny być zgodne przynajmniej z załącznikiem III do rozporządzenia 402/2013.

4.5.2.8. Deklaracja na podstawie art. 16 rozporządzenia 402/2013

W przypadku zmiany znaczącej do wniosku o wydanie zezwolenia konieczne jest złożenie pisemnej deklaracji Podmiotu zarządzającego ryzykiem, że wszystkie zidentyfikowane zagrożenia oraz związane z nimi ryzyko są utrzymywane na dopuszczalnym poziomie. Niniejsza deklaracja powinna opierać się na wynikach oceny zawartych w raporcie w sprawie oceny bezpieczeństwa przez jednostkę oceniającą.

Najczęściej spotykane błędy

- 1) nieprzedłożenie przez Wnioskodawców do wniosku o wydanie zezwolenia deklaracji na podstawie art. 16 rozporządzenia 402/2013;
- 2) sporządzenie deklaracji przez Podmiot zarządzający ryzykiem mimo, iż w raporcie w sprawie oceny bezpieczeństwa jednostka oceniająca nie stwierdziła poprawności wykazania zgodności z wymogami bezpieczeństwa dla wszystkich zagrożeń tj. jednostka napisała, że pełne wykazanie zgodności z wymogami bezpieczeństwa nastąpi w przyszłości.

4.5.2.9. Zastosowanie dowodu bezpieczeństwa do potwierdzenia bezpiecznej integracji w podsystemie „Sterowanie – urządzenia przytorowe”

Zgodnie z punktem 4.2.1.1 Rozporządzenia 2023/1695 zastosowanie norm CENELEC dot. RAMS (o których mowa w rozdziale 4.5.1.5.1) stanowi właściwy sposób wykazania zgodności z załącznikiem I do rozporządzenia 402/2013 jeżeli niezależna ocena bezpieczeństwa (ISA), o której mowa w rozdziale 6.8 normy PN-EN 50126-1:2018-02, jest przeprowadzona przez jednostkę inspekcyjną uprawnioną do wykonywania niezależnej oceny adekwatności stosowania wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w zakresie wyceny i oceny ryzyka (AsBo).

Analogiczna zasada odnosi się do wykazania bezpiecznej integracji podsystemu sterowanie – urządzenia przytorowe w zakresie, w jakim podsystem ten oceniany jest przez jednostkę wyznaczoną (DeBo, lub jednostkę notyfikowaną – NoBo – w sytuacji i zakresie pełnienia przez nią roli DeBo) na zgodność z wymaganiami krajowymi tj. „Listą Prezesa UTK”.

Jeżeli dowód bezpieczeństwa sporządzony zgodnie z wymaganiami norm CENELEC dot. RAMS (i obejmujący swoim zakresem wykazanie bezpiecznej integracji) zostanie oceniony w ramach niezależnej oceny bezpieczeństwa (ISA), to nie ma konieczności przeprowadzenia procesu przewidzianego w załączniku I do rozporządzenia 402/2013.

AsBo przeprowadzająca niezależną ocenę bezpieczeństwa (ISA) powinna posiadać niezbędne kompetencje w zakresie wymagań norm PN-EN 50126, PN-EN 50128, PN-EN 50129 i PN-EN 50159, zgodnie z pkt 4.4 „Metody i procedury inspekcji” dokumentu DAK-08²⁷. Jednostka taka powinna mieć

²⁶ Dokument dostępny pod adresem: <https://utk.gov.pl/pl/interoperacyjinosc/zarządzanie-ryzykiem/19710,Nowoczesne-podejscie-do-zarządzania-bezpieczeństwem.html>

²⁷ Akredytacja jednostek inspekcyjnych w obszarze działań objętych Rozporządzeniem Wykonawczym Komisji (UE) NR 402/2013. DAK-08 Wydanie 3, Polskie Centrum Akredytacji, Warszawa, 30.03.2021 r.



uprawnienia w zakresie oceny podsystemu sterowanie i bezpiecznej integracji (zgodnie z bazą ERADIS).

Jednostka wyznaczona wykonując swoje zadania w ramach oceny podsystemu sterowanie – urządzenia przytorowe powinna sprawdzić czy jednostka, która wykonała niezależną ocenę bezpieczeństwa (ISA) jest jednostką inspekcyjną spełniającą wymagania wskazane powyżej. Jednostka wyznaczona ma obowiązek przeprowadzenia procedury akceptacji niezależnej oceny przeprowadzonej przez podmiot trzeci np. zgodnie z wytycznymi dokumentu RFU-STR-016 Issue 03²⁸. Jeśli procedura ta zakończona zostanie z wynikiem pozytywnym, dla uniknięcia powielania prac w zakresie niezależnej oceny, ocena dowodu bezpieczeństwa wykonana w ramach niezależnej oceny bezpieczeństwa nie powinna być powtarzana przez DeBo w ramach procesu weryfikacji podsystemu.

W przypadku nieskorzystania z powyżej możliwości, tj. niewykonania niezależnej oceny bezpieczeństwa w rozumieniu norm CENELEC dot. RAMS przez AsBo, wykazanie bezpiecznej integracji będzie polegało na przeprowadzeniu obu ocen: oceny zgodnie z rozporządzeniem 402/2013 oraz oceny zgodnie z ww. normami. Wówczas niezależną ocenę bezpieczeństwa (ISA) może przeprowadzić podmiot wybrany przez producenta, niekoniecznie mający status AsBo. W tym przypadku, AsBo powinno przed wydaniem raportu w sprawie oceny bezpieczeństwa ustalić, czy proces zarządzania ryzykiem dla zagrożeń dla których wymogiem bezpieczeństwa jest zgodność z normą CENELEC dot. RAMS, został adekwatnie zastosowany. Natomiast w trakcie postępowania prowadzonego przed Prezesem UTK weryfikowane będą niezależność oceny bezpieczeństwa (ISA) oraz kompetencje podmiotu ją wykonującego.

4.6. Rekomendowana struktura folderów dla załączników części B

W przypadku składania wniosku o wydanie zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji podsystemu strukturalnego istotny jest również sposób przedstawiania dokumentacji przez Wnioskodawcę m.in. przez wzgląd na czas trwania postępowania.

Z uwagi na to, że dokumentacja załączana do wniosku o wydanie zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji podsystemu strukturalnego jest bardzo obszerna, a na jej całość składają się pisma sporządzone przez wiele podmiotów, Prezes UTK uznał, że przedstawienie zaleceń dotyczących jej odpowiedniego posegregowania będzie pomocne zarówno dla Wnioskodawców, jak i referentów poszczególnych spraw o wydanie zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji podsystemu strukturalnego.

Proponowana struktura plików i folderów dla załączników części B została przedstawiona w Załączniku nr 7. Niniejsza propozycja stanowi jedynie rekomendację i nie musi być obligatoryjnie stosowana. Każdy Wnioskodawca może dowolnie uporządkować dokumentację przekazywaną wraz z wnioskiem na nośniku danych cyfrowych lub w formie tradycyjnej.

Rekomendowane jest stosowanie możliwie krótkich nazw folderów i plików z zachowaniem ich podstawowej identyfikowalności tj. informacji, czego dotyczą/co zawierają.

4.7. Wzór zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji podsystemu

W Załączniku nr 8, 9 i 10 zamieszczone zostały wzory zezwoleń na dopuszczenie do eksploatacji podsystemów strukturalnych instalacji stałych. Podstawową różnicą pomiędzy poszczególnymi

²⁸ Recommendation For Use. NB-Rail Coordination Group. Administrative Decision according to Interoperability Directive (EU) 2016/797 art. 30.6. RFU-STR-016 Issue 03 Date 05/07/2022. Acceptance of assessment reports on safety prepared by other parties.

wzorami są wymienione w nich warunki użytkowania podsystemu, charakterystyczne dla danego podsystemu strukturalnego.

Część 3
Załączniki



Załącznik nr 1 – Wzór formularza zgłoszenia informacji o modernizacji/odnowieniu podsystemu strukturalnego

ZGŁOSZENIE INFORMACJI O MODERNIZACJI/ ODNOWIENIU PODSYSTEMU STRUKTURALNEGO

1. Dane podmiotu dokonującego zgłoszenia

Nazwa Dane adresowe Telefon E-mail Osoba kontaktowa (imię, nazwisko, e-mail, telefon)	
---	--

2. Podsystem

- „Infrastruktura”
 „Energia”
 „Sterowanie – urządzenia przytorowe”

3. Dane dotyczące podsystemu

Odcinki linii kolejowych, których dotyczy wniosek (<u>pożądanym jest, aby podsystem był definiowany od granicznych punktów kilometrażu na danych liniach kolejowych, bez wskazywania kilometrażu pojedynczych torów stacyjnych, rozjazdów itp., będących częścią podsystemu na danym odcinku linii kolejowej</u>)	Numer linii kolejowej	Kilometraż punktu początkowego i końcowego
Podsystem stanowi część sieci TEN-T	<input type="checkbox"/> TAK <input type="checkbox"/> NIE	

4. Zadanie inwestycyjne

Nazwa inwestycji	
Nazwa oraz numer zadania w Krajowym Programie Kolejowym	
Czy zadanie jest finansowane ze środków unijnych?	<input type="checkbox"/> TAK <input type="checkbox"/> NIE
Jeśli tak, podaj rodzaj finansowania	<input type="checkbox"/> POIiŚ/FEnIKS <input type="checkbox"/> RPO <input type="checkbox"/> CEF <input type="checkbox"/> inny (jaki?)
Czy inwestycja znajduje się na zaawansowanym etapie realizacji?	<input type="checkbox"/> TAK <input type="checkbox"/> NIE
Czy dla inwestycji wydana została decyzja o odstępstwie od stosowania Technicznych Specyfikacji Interoperacyjności? (jeśli tak, proszę podać datę i sygnaturę tej decyzji)	<input type="checkbox"/> TAK (data i sygnatura: ...) <input type="checkbox"/> NIE



5. Zastosowane przepisy europejskie

- rozporządzenie Komisji (UE) nr 1299/2014 z dnia 18 listopada 2014 r. dotyczące technicznych specyfikacji interoperacyjności podsystemu „Infrastruktura” systemu kolei w Unii Europejskiej (Dz. Urz. UE L 356 z 12 grudnia 2014 r., str. 1., z późn. zm.) – **rozporządzenie 1299/2014**;
- rozporządzenie Komisji (UE) nr 1300/2014 z dnia 18 listopada 2014 r. w sprawie technicznych specyfikacji interoperacyjności odnoszących się do dostępności systemu kolei Unii dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej możliwości poruszania się (Dz. Urz. UE L 356 z 12 grudnia 2014 r., str. 110, z późn. zm.) – **rozporządzenie 1300/2014**;
- rozporządzenie Komisji (UE) nr 1301/2014 z dnia 18 listopada 2014 r. w sprawie technicznych specyfikacji interoperacyjności podsystemu „Energia” systemu kolei w Unii (Dz. Urz. UE L 356 z 12 grudnia 2014 r., str. 179, z późn. zm.) – **rozporządzenie 1301/2014**;
- rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2023/1695 z dnia 10 sierpnia 2023 r. w sprawie technicznej specyfikacji interoperacyjności w zakresie podsystemów „Sterowanie” systemu kolei w Unii Europejskiej i uchylające rozporządzenie (UE) 2016/919 (Dz. Urz. UE L 222 z 8 września 2023 r., str. 380) – **rozporządzenie 2023/1695**;
- rozporządzenie Komisji (UE) 2016/919 z dnia 27 maja 2016 r. w sprawie technicznej specyfikacji interoperacyjności w zakresie podsystemów "Sterowanie" systemu kolei w Unii Europejskiej (Dz. Urz. UE L 158 z 15 czerwca 2016 r., str. 1, z późn. zm.) – **rozporządzenie 2016/919**;
- rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2019/776 z dnia 16 maja 2019 r. zmieniające rozporządzenia Komisji (UE) nr 321/2013, (UE) nr 1299/2014, (UE) nr 1301/2014, (UE) nr 1302/2014 i (UE) nr 1303/2014, rozporządzenie Komisji (UE) 2016/919 oraz decyzję wykonawczą Komisji 2011/665/UE w odniesieniu do dostosowania do dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/797 oraz realizacji celów szczegółowych określonych w decyzji delegowanej Komisji (UE) 2017/1474 (Dz. Urz. UE L 139I z 27 maja 2019 r., str. 108) – **rozporządzenie 2019/776**;
- rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2023/1694 z dnia 10 sierpnia 2023 r. zmieniające rozporządzenia Komisji: (UE) nr 321/2013, nr 1299/2014, nr 1300/2014, nr 1301/2014, nr 1302/2014, nr 1304/2014 oraz rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2019/777 (Dz. Urz. UE L 222 z 8 września 2023 r., str. 88) – **rozporządzenie 2023/1694**;
- rozporządzenie Komisji (UE) nr 1303/2014 z dnia 18 listopada 2014 r. w sprawie technicznej specyfikacji interoperacyjności w zakresie aspektu „Bezpieczeństwo w tunelach kolejowych” systemu kolei w Unii Europejskiej (Dz. Urz. UE L 356 z 12 grudnia 201 r., str. 394, z późn. zm.) – **rozporządzenie 1303/2014**;
- inne (proszę wymienić).

6. Zastosowane przepisy krajowe

- Lista Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego w sprawie właściwych krajowych specyfikacji technicznych i dokumentów normalizacyjnych, których zastosowanie umożliwia spełnienie zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności systemu kolei z **19 stycznia 2017 r.**;

Lista Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego w sprawie właściwych krajowych specyfikacji technicznych i dokumentów normalizacyjnych, których zastosowanie umożliwia spełnienie zasadniczych wymagań systemu kolei z **23 grudnia 2021 r.**;

inne (proszę wymienić).

7. Załączniki

dokumentacja opisująca projekt;

pełnomocnictwo do reprezentowania podmiotu składającego informację, podpisane zgodnie z zasadami reprezentacji KRS tego podmiotu;

dowód z uiszczenia opłaty skarbowej z tytułu złożenia pełnomocnictwa (17 zł).

Miejscowość, data	Podpis



Załącznik nr 2 – Wzór formularza zgłoszenia informacji o rozpoczęciu procedury weryfikacji WE podsystemu

ZGŁOSZENIE INFORMACJI O ROZPOCZĘCIU PROCEDURY WERYFIKACJI WE PODSYSTEMU		
1. Podsystem (formularz należy wypełnić dla każdego z podsystemów osobno)		
<input type="checkbox"/> „Infrastruktura”		
<input type="checkbox"/> „Energia”		
<input type="checkbox"/> „Sterowanie – urządzenia przytorowe”		
2. Dane dotyczące podsystemu		
Odcinki linii kolejowych, których dotyczy wniosek (<i>pożądanym jest, aby podsystem był definiowany od granicznych punktów kilometrażu na danych liniach kolejowych, bez wskazywania kilometrażu pojedynczych torów stacyjnych, rozjazdów itp., będących częścią podsystemu na danym odcinku linii kolejowej</i>)	Numer linii kolejowej	Kilometraż punktu: początkowego i końcowego
Czy podsystem stanowi część sieci TEN-T?	<input type="checkbox"/> TAK <input type="checkbox"/> NIE	
Czy dla podsystemu została wydana decyzja z art. 25k ustawy o transporcie kolejowym? (jeśli tak, proszę podać datę i sygnaturę decyzji)	<input type="checkbox"/> TAK (data i sygnatura: ...) <input type="checkbox"/> NIE	
3. Zadanie inwestycyjne		
Nazwa inwestycji		
Nazwa zadania w Krajowym Programie Kolejowym lub spoza KPK		
Czy zadanie jest finansowane ze środków unijnych?	<input type="checkbox"/> TAK <input type="checkbox"/> NIE	
Jeśli tak, podaj rodzaj finansowania	<input type="checkbox"/> POIiŚ/FEnIKS <input type="checkbox"/> RPO <input type="checkbox"/> CEF <input type="checkbox"/> inny (jaki?)	
4. Dane podmiotu dokonującego zgłoszenia		
Nazwa Dane adresowe Telefon E-mail Osoba kontaktowa (imię, nazwisko, e-mail, telefon)		

5. Dane dotyczące weryfikacji WE podsystemu

Data zawarcia umowy z jednostką notyfikowaną (DD-MM-RRRR)	
Nazwa jednostki notyfikowanej Dane adresowe Telefon E-mail Osoba kontaktowa (imię, nazwisko, e-mail, telefon)	
Czy jednostka korzysta z podwykonawców?	<input type="checkbox"/> TAK <input type="checkbox"/> NIE
Dane podwykonawców: Nazwa Dane adresowe Telefon E-mail Osoba kontaktowa (imię, nazwisko, e-mail, telefon)	

6. Zastosowane przepisy europejskie

- rozporządzenie Komisji (UE) nr 1299/2014 z dnia 18 listopada 2014 r. dotyczące technicznych specyfikacji interoperacyjności podsystemu „Infrastruktura” systemu kolei w Unii Europejskiej (Dz. Urz. UE L 356 z 12 grudnia 2014 r., str. 1., z późn. zm.) – **rozporządzenie 1299/2014**;
- rozporządzenie Komisji (UE) nr 1300/2014 z dnia 18 listopada 2014 r. w sprawie technicznych specyfikacji interoperacyjności odnoszących się do dostępności systemu kolei Unii dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej możliwości poruszania się (Dz. Urz. UE L 356 z 12 grudnia 2014 r., str. 110, z późn. zm.) – **rozporządzenie 1300/2014**;
- rozporządzenie Komisji (UE) nr 1301/2014 z dnia 18 listopada 2014 r. w sprawie technicznych specyfikacji interoperacyjności podsystemu „Energia” systemu kolei w Unii (Dz. Urz. UE L 356 z 12 grudnia 2014 r., str. 179, z późn. zm.) – **rozporządzenie 1301/2014**;
- rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2023/1695 z dnia 10 sierpnia 2023 r. w sprawie technicznej specyfikacji interoperacyjności w zakresie podsystemów „Sterowanie” systemu kolei w Unii Europejskiej i uchylające rozporządzenie (UE) 2016/919 (Dz. Urz. UE L 222 z 8 września 2023 r., str. 380) – **rozporządzenie 2023/1695**;
- rozporządzenie Komisji (UE) 2016/919 z dnia 27 maja 2016 r. w sprawie technicznej specyfikacji interoperacyjności w zakresie podsystemów "Sterowanie" systemu kolei w Unii Europejskiej (Dz. Urz. UE L 158 z 15 czerwca 2016 r., str. 1, z późn. zm.) – **rozporządzenie 2016/919**;
- rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2019/776 z dnia 16 maja 2019 r. zmieniające rozporządzenia Komisji (UE) nr 321/2013, (UE) nr 1299/2014, (UE) nr 1301/2014, (UE) nr 1302/2014 i (UE) nr 1303/2014, rozporządzenie Komisji (UE) 2016/919 oraz decyzję wykonawczą Komisji 2011/665/UE w odniesieniu do dostosowania do dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/797 oraz realizacji celów szczegółowych określonych



w decyzji delegowanej Komisji (UE) 2017/1474 (Dz. Urz. UE L 139I z 27 maja 2019 r., str. 108)
– **rozporządzenie 2019/776**;

- rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2023/1694 z dnia 10 sierpnia 2023 r. zmieniające rozporządzenia Komisji: (UE) nr 321/2013, nr 1299/2014, nr 1300/2014, nr 1301/2014, nr 1302/2014, nr 1304/2014 oraz rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2019/777 (Dz. Urz. UE L 222 z 8 września 2023 r., str. 88) – **rozporządzenie 2023/1694**;
- rozporządzenie Komisji (UE) nr 1303/2014 z dnia 18 listopada 2014 r. w sprawie technicznej specyfikacji interoperacyjności w zakresie aspektu „Bezpieczeństwo w tunelach kolejowych” systemu kolei w Unii Europejskiej (Dz. Urz. UE L 356 z 12 grudnia 201 r., str. 394, z późn. zm.) – **rozporządzenie 1303/2014**;
- inne (proszę wymienić).

7. Zastosowane przepisy krajowe

- Lista Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego w sprawie właściwych krajowych specyfikacji technicznych i dokumentów normalizacyjnych, których zastosowanie umożliwia spełnienie zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności systemu kolei z **19 stycznia 2017 r.**;
- Lista Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego w sprawie właściwych krajowych specyfikacji technicznych i dokumentów normalizacyjnych, których zastosowanie umożliwia spełnienie zasadniczych wymagań systemu kolei z **23 grudnia 2021 r.**;
- inne (proszę wymienić).

Miejscowość, data	Podpis

Załącznik nr 3 – Wzór wniosku o wydanie zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji podsystemu strukturalnego

WNIOSEK		
<p>o wydanie zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji podsystemu strukturalnego (art. 25e ustawy o transporcie kolejowym) <u>(proszę wskazać podsystem objęty wnioskiem)</u></p>		
1. Dane wnioskodawcy		
Nazwa Dane adresowe Telefon E-mail Osoba kontaktowa (imię, nazwisko, e-mail, telefon)		
2. Informacje dotyczące podsystemu strukturalnego		
Nazwa inwestycji		
Numer zadania w Krajowym Programie Kolejowym <i>(jeżeli nie dotyczy, proszę wskazać)</i>		
Czy zadanie jest finansowane ze środków unijnych?	<input type="checkbox"/> TAK <input type="checkbox"/> NIE	
Jeśli tak, podaj rodzaj finansowania	<input type="checkbox"/> POIiŚ/FEnIKS <input type="checkbox"/> RPO <input type="checkbox"/> CEF <input type="checkbox"/> inny (jaki?)	
Odcinki linii kolejowych, których dotyczy wniosek <i>(pożądanym jest, aby podsystem był definiowany od granicznych punktów kilometrażu na danych liniach kolejowych, bez wskazywania kilometrażu pojedynczych torów stacyjnych, rozjazdów itp., będących częścią podsystemu na danym odcinku linii kolejowej)</i>	Numer linii kolejowej	Kilometraż punktu: początkowego i końcowego
Warunki użytkowania podsystemu <i>(proszę wskazać parametry na jakich parametrach eksploatowany będzie dany podsystem)</i>		
Czy dla inwestycji wydano decyzję nakazującą uzyskanie zezwolenia? <i>(jeżeli tak, proszę podać sygnaturę tej decyzji)</i>		
W zgodności z jakimi Technicznymi Specyfikacjami Interoperacyjności realizowana była inwestycja?		
Czy inwestycja była zakwalifikowana jako inwestycja na zaawansowanym etapie realizacji?		



Czy inwestycja posiada odstępstwo od stosowania Technicznych Specyfikacji Interoperacyjności?	
---	--

3. Załączniki do wniosku (zaznaczyć i uzupełnić właściwe):

Część A

(załączniki, które należy złożyć w formie zgodnej z art. 33 § 3 k.p.a. (oryginał lub urzędowo poświadczony odpis – dotyczy jedynie pełnomocnictwo dla osoby reprezentującej wnioskodawcę) lub art. 76a § 2 k.p.a. (oryginał lub kopia poświadczona za zgodność z oryginałem przez notariusza albo radcę prawnego, który jest pełnomocnikiem podmiotu składającego wniosek – dotyczy pozostałych dokumentów)

- deklaracja weryfikacji WE podsystemu nr:
(proszę podać numer oraz datę wydania deklaracji, a także nazwę i adres podmiotu wystawiającego)
- dowód wniesienia opłaty, zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury w sprawie opłat pobieranych przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego;
- pełnomocnictwo dla osoby reprezentującej wnioskodawcę podpisane zgodnie z jego zasadami reprezentacji wraz z dowodem uiszczenia opłaty skarbowej²⁹ oraz wypisem z Krajowego Rejestru Sądowego aktualnym na dzień wystawienia pełnomocnictwa;
- pozostałe pełnomocnictwa (proszę wskazać)³⁰;

Część B

(załączniki, które można złożyć w formie dokumentu elektronicznego – zgodnie z art. 25e ust. 3c ustawy o transporcie kolejowym)

Dokumentacja przebiegu weryfikacji WE podsystemu, w tym:

- certyfikat WE weryfikacji/certyfikat weryfikacji podsystemu nr:
(proszę podać numer oraz datę wydania certyfikatu, a także nazwę, adres i numer identyfikacyjny jednostki)
- plan utrzymania podsystemu strukturalnego;
- raport z oceny jednostki notyfikowanej wraz z załącznikami;
- dokumentacja sporządzona przez jednostkę wyznaczoną, towarzysząca certyfikatowi weryfikacji podsystemu, jeżeli został wydany;
- dokumenty określające cechy charakterystyczne podsystemu, w szczególności: ogólne i szczegółowe rysunki wykonawcze, schematy elektryczne i hydrauliczne, schematy obwodów sterowania, opisy systemów przetwarzania danych i automatyki o stopniu szczegółowości wystarczającym do udokumentowania przeprowadzonej weryfikacji WE podsystemu;

²⁹ Opłatę skarbową z tytułu złożenia pełnomocnictwa należy przekazać na rachunek bankowy Centrum Obsługi Podatnika Urzędu m.st. Warszawy, ul. Obozowa 57, 01-161 Warszawa o nr 21 1030 1508 0000 0005 5000 0070.

³⁰ Dotyczy pełnomocnictw dla osób, które podpisały deklarację weryfikacji WE podsystemu.

- wykaz składników interoperacyjności zawartych w podsystemie (w tym składników staroużytecznych);
- kopie deklaracji WE zgodności lub deklaracji WE przydatności do stosowania składnika interoperacyjności oraz kopie raportów z oceny przeprowadzonej przez jednostkę notyfikowaną na podstawie specyfikacji europejskich prób i badań;
- pośrednie potwierdzenia weryfikacji, jeżeli zostały wydane, w tym wyniki weryfikacji przez jednostkę notyfikowaną lub jednostkę wyznaczoną ważności tych pośrednich potwierdzeń weryfikacji;
- wykaz budowli/urządzeń zabudowanych w podsystemie, które są objęte obowiązkiem uzyskania świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu oraz niebędących składnikami interoperacyjności, w tym:
- wykaz typów budowli/urządzeń staroużytecznych (jeżeli zostały zabudowane w podsystemie);
- kopie dokumentów potwierdzających dopuszczenie do eksploatacji urządzeń lub budowli ujętych w wykazie, o którym mowa w art. 22f ust. 14 pkt 2 ustawy o transporcie kolejowym (świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu oraz deklaracje zgodności z typem);
- sprawozdania z przeprowadzonych wizyt i audytów jednostki notyfikowanej lub jednostki wyznaczonej;
- inne certyfikaty weryfikacji wydane zgodnie z odpowiednimi przepisami Unii Europejskiej (proszę wskazać).

Dokumentacja z przebiegu procesu zarządzania ryzykiem lub bezpiecznej integracji, w tym:

- dokument potwierdzający przeprowadzenie procesu oceny znaczenia zmiany zgodnie z wymaganiami rozporządzenia 402/2013;
- dowód bezpieczeństwa (dotyczy wyłącznie podsystemu „Sterowanie – urządzenia przytorowe”);

W przypadku zmiany ocenionej jako nieznacząca:

- Rozporządzenie 402/2013:
 - Dokumentacja z oceny ryzyka;
 - Rejestr zagrożeń;
 - Wykaz/spis dokumentów potwierdzających wykazanie zgodności z wymogami bezpieczeństwa;
- Alternatywna metoda oceny bezpieczeństwa:
 - Dokument lub dokumenty właściwe dla danej metody oceny bezpieczeństwa

W przypadku zmiany ocenionej jako znacząca:

- Dokumentacja z oceny ryzyka;
- Rejestr zagrożeń;



- Wykaz/spis dokumentów potwierdzających wykazanie zgodności z wymogami bezpieczeństwa;
- Raport w sprawie oceny bezpieczeństwa;
- Deklaracja na podstawie art. 16 rozporządzenia 402/2013.

4. Jednocześnie (wyrażam zgodę/nie wyrażam zgody) żeby korespondencję w tej sprawie kierować do mnie za pomocą środków komunikacji elektronicznej zgodnie z art. 391 Kodeksu postępowania administracyjnego.

Dane konta ePUAP: (proszę podać dane konta w przypadku wyrażenia zgody)

Miejscowość, data	Podpis

Załącznik nr 4 – Wzór deklaracji weryfikacji WE podsystemu wskazany w załączniku II do rozporządzenia 2019/250

Deklaracja weryfikacji WE podsystemu

Numer identyfikacyjny deklaracji WE – *(należy wskazać numer ERADIS ID sporządzony zgodnie z wytycznymi zawartymi w załączniku VII do rozporządzenia 2019/250)*

Ja, wnioskodawca:

(należy podać dane przedsiębiorstwa, tj. nazwę i adres zgodny z wpisem do KRS)

oświadczam, na swoją wyłączną odpowiedzialność, że następujący podsystem:

(należy podać jaki to jest podsystem (tj. „Infrastruktura”, „Energia”, czy „Sterowanie – urządzenia przytorowe”), a także jego opis (tj. linie kolejowe oraz kilometraż początkowy i końcowy każdej linii))

którego dotyczy niniejsza deklaracja, został poddany odpowiednim procedurom weryfikacji i jest zgodny z odpowiednimi przepisami prawa Unii i odpowiednimi przepisami krajowymi:

(należy wskazać: dyrektywę, TSI właściwe dla podsystemu, dla którego wystawiono deklarację, właściwą Listę Prezesa UTK)

został oceniony przez następujące jednostki oceniające zgodność:

Jednostka notyfikowana:	Jednostka wyznaczona	Jednostka oceniająca [ocena ryzyka]
<i>(należy podać nazwę jednostki, jej pełny adres oraz numer rejestracji z bazy NANDO)</i>	<i>(należy podać nazwę jednostki, jej pełny adres oraz numer identyfikacyjny)</i>	<i>(należy podać nazwę jednostki, jej pełny adres oraz numer identyfikacyjny)</i>

zgodnie z następującymi certyfikatami lub sprawozdaniami:

(należy podać numery certyfikatów i sprawozdań, a także daty ich wydania)

Zastosowanie mają następujące warunki stosowania i inne ograniczenia:

(należy wskazać warunki stosowania bądź ograniczenia lub odniesienie do dokumentu, który zawiera warunki stosowania bądź ograniczenia w odniesieniu do podsystemu objętego deklaracją)

W celu złożenia deklaracji zgodności zastosowano następujące procedury:

(proszę wskazać stosowny moduł wybrany do weryfikacji podsystemu)

Identyfikacja dokumentacji technicznej towarzyszącej niniejszej deklaracji:

(należy wskazać odniesienie do dokumentacji technicznej, która stanowi załączniki do deklaracji)

Odniesienie do wcześniejszej deklaracji weryfikacji WE (w stosownych przypadkach)

(należy wskazać „tak” i podać dane wcześniejszej deklaracji, lub „nie”)

Data sporządzenia

(należy podać datę sporządzenia deklaracji)

Imię, nazwisko

(należy w sposób czytelny wskazać sygnatariusza deklaracji)



Załącznik nr 5 – Wzór deklaracji weryfikacji WE podsystemu wskazany w załączniku III do rozporządzenia 2019/250

Deklaracja weryfikacji WE podsystemu

Numer identyfikacyjny deklaracji WE – *(należy wskazać numer sporządzony zgodnie z wytycznymi zawartymi w załączniku VII do rozporządzenia 2019/250)*

Ja, wnioskodawca:
(należy podać dane przedsiębiorstwa, tj. nazwę i adres zgodny z wpisem do KRS)

oświadczam, na swoją wyłączną odpowiedzialność, że w przypadku podsystemu, którego dotyczy niniejsza deklaracja:
(należy podać jaki to jest podsystem (tj. „Infrastruktura”, „Energia”, czy „Sterowanie – urządzenia przytorowe”), a także jego opis (tj. linie kolejowe oraz kilometrą początkowy i końcowy każdej linii))

zmieniona część podsystemu:
(należy podać informacje na temat części podsystemu objętej pracami budowlanymi (tj. linie kolejowe oraz kilometrą początkowy i końcowy każdej linii))

została poddana odpowiednim procedurom weryfikacji i jest zgodna z odpowiednimi przepisami prawa Unii i odpowiednimi przepisami krajowymi:
(należy wskazać: dyrektywę, TSI właściwe dla podsystemu, dla którego wystawiono deklarację, właściwą Listę Prezesa UTK)

został oceniony przez następujące jednostki oceniające zgodność:

Jednostka notyfikowana:	Jednostka wyznaczona	Jednostka oceniająca [ocena ryzyka]
<i>(należy podać nazwę jednostki, jej pełny adres oraz numer rejestracji z bazy NANDO)</i>	<i>(należy podać nazwę jednostki, jej pełny adres oraz numer identyfikacyjny)</i>	<i>(należy podać nazwę jednostki, jej pełny adres oraz numer identyfikacyjny)</i>

zgodnie z następującymi certyfikatami lub sprawozdaniami:
(należy podać numery certyfikatów i sprawozdań, a także daty ich wydania)

część niezmieniona podsystemu, do którego odnosi się deklaracja, została oddana do eksploatacji w systemie kolei i była utrzymywana w projektowanym stanie eksploatacyjnym od dnia oddania do eksploatacji do dnia sporządzenia deklaracji weryfikacji WE *(należy podać informacje dotyczące części niezmienionej podsystemu, a jeżeli takowa nie występuje proszę wpisać „nie dotyczy”).*

Zastosowanie mają następujące warunki stosowania i inne ograniczenia:
(należy wskazać warunku stosowania bądź ograniczenia lub odniesienie do dokumentu, który zawiera warunki stosowania bądź ograniczenia w odniesieniu do podsystemu objętego deklaracją)

W celu złożenia deklaracji zgodności zastosowano następujące procedury:
(należy wskazać stosowny moduł wybrany do weryfikacji podsystemu)

Identyfikacja dokumentacji technicznej towarzyszącej niniejszej deklaracji:
(należy wskazać odniesienie do dokumentacji technicznej, która stanowi załączniki do deklaracji)

Odniesienie do wcześniejszej deklaracji weryfikacji WE (w stosownych przypadkach)
(należy wskazać „tak” i podać dane wcześniejszej deklaracji lub „nie”)

Data sporządzenia
(należy podać datę sporządzenia deklaracji)

Imię, nazwisko
(należy w sposób czytelny wskazać sygnatariusza deklaracji)

Załącznik nr 6 – Wzór deklaracji WE zgodności/przydatności do stosowania składnika interoperacyjności

Deklaracja WE zgodności/przydatności do stosowania składnika interoperacyjności

Numer identyfikacyjny deklaracji WE – (należy wskazać numer sporządzony zgodnie z wytycznymi zawartymi w załączniku VII do rozporządzenia 2019/250)

Ja, producent lub upoważniony przedstawiciel:

(należy podać dane przedsiębiorstwa, tj. nazwę i adres zgodny z wpisem do KRS)

oświadczam, na swoją wyłączną odpowiedzialność, że następujący składnik interoperacyjności:

(należy podać nazwę i opis składnika interoperacyjności, w tym numer partii lub serii jeżeli producent chce objąć deklaracją więcej niż 1 egzemplarz)

do którego odnosi się niniejsza deklaracja, jest zgodny z odpowiednimi przepisami prawa Unii:

(należy podać właściwą dyrektywę, techniczne specyfikacje interoperacyjności, tytuły specyfikacji europejskich)

został oceniony przez następującą jednostkę notyfikowaną:

(należy podać nazwę jednostki, jej pełny adres oraz numer rejestracji z bazy NANDO)

zgodnie z następującymi zatwierdzeniami lub certyfikatami:

(należy numery i daty wydań zatwierdzeń oraz certyfikatów)

Zastosowanie mają następujące warunki i ograniczenia:

(należy wymienić je wprost lub wskazać dokument, zawierający szczegółowe informacje na ten temat)

W celu złożenia deklaracji zgodności zastosowano następujące procedury:

(należy wskazać właściwy moduł wybrany przez producenta do celów oceny składnika interoperacyjności)

Wykaz załączników:

(należy wymienić załączniki do deklaracji (np. dokumentację techniczną, dokumentację z oceny składnika))

Sporządzono dnia:

(należy podać datę)

Podpis producenta/upoważnionego przedstawiciela:























(należy w sposób czytelny wskazać sygnatariusza deklaracji)



Załącznik nr 7 – Proponowana struktura plików i folderów załączników części B

Struktura plików i folderów załączników części B

- 📁 Certyfikat WE weryfikacji/certyfikat weryfikacji podsystemu
 - 📄 Certyfikat WE weryfikacji podsystemu
 - 📄 Certyfikat weryfikacji podsystemu
- 📁 Plan utrzymania podsystemu strukturalnego
 - 📄 Plan utrzymania podsystemu strukturalnego
- 📁 Raport z oceny jednostki notyfikowanej wraz z załącznikami
 - 📄 Raport jednostki
 - 📄 Załącznik 1
 - 📄 Załącznik 2
- ...
- 📁 Dokumentacja sporządzona przez jednostkę wyznaczoną towarzysząca certyfikatowi weryfikacji podsystemu, jeżeli został wydany
 - 📄 Raport jednostki
 - 📄 Załącznik 1
 - 📄 Załącznik 2
- ...
- 📁 Dokumenty określające cechy charakterystyczne podsystemu
 - 📄 Pliki dokumentacji projektowej podsystemu
- 📁 Wykaz składników interoperacyjności zawartych w podsystemie
 - 📄 Wykaz składników interoperacyjności
- 📁 Dokumentacja składników interoperacyjności
 - 📁 Nazwa składnika interoperacyjności
 - 📄 Deklaracja WE zgodności/przydatności do stosowania składnika interoperacyjności
 - 📄 Certyfikat WE zgodności/przydatności do stosowania składnika interoperacyjności
 - 📄 Raport z oceny składnika interoperacyjności
- ...
- 📁 Pośrednie potwierdzenia weryfikacji, jeżeli zostały wydane
 - 📄 Pośrednie potwierdzenie weryfikacji
 - 📄 Wyniki weryfikacji przez jednostkę notyfikowaną ważności pośredniego potwierdzenia weryfikacji
- ...
- 📁 Wykaz budowli/urządzeń zabudowanych w podsystemie
 - 📄 Wykaz budowli/urządzeń zabudowanych w podsystemie
- 📁 Dokumentacja budowli/urządzeń
 - 📁 Nazwa budowli/urządzenia
 - 📄 Świadectwo dopuszczenia do eksploatacji typu
 - 📄 Deklaracja zgodności z typem
- ...
- 📁 Dokumentacja z oceny znaczenia zmiany
 - 📄 Dokument lub dokumenty z przeprowadzonej oceny znaczenia zmiany
- 📁 Zmiana nieznacząca (jeśli dotyczy)
 - 📁 Rozporządzenie 402/2013
 - 📁 Dokumentacja z oceny ryzyka

-  Dokument lub dokumenty z przeprowadzonej oceny ryzyka
 -  Rejestr zagrożeń
 -  Rejestr zagrożeń
 -  Wykaz/spis dokumentów potwierdzających wykazanie zgodności z wymogami bezpieczeństwa
 -  Wykaz dokumentów
 -  Alternatywna metoda oceny bezpieczeństwa – folder zawierający wszelką niezbędną dokumentację właściwą dla danej metody bezpieczeństwa
 -  Dokument lub dokumenty właściwe dla danej metody oceny bezpieczeństwa
 -  Dowód bezpieczeństwa (dotyczy jedynie podsystemu „Sterowanie – urządzenia przytorowe”)
 -  Dowód bezpieczeństwa
-  Zmiana znacząca (jeśli dotyczy)
 -  Dokumentacja z oceny ryzyka
 -  Dokument lub dokumenty z przeprowadzonej oceny ryzyka
 -  Rejestr zagrożeń
 -  Rejestr zagrożeń
 -  Wykaz/spis dokumentów potwierdzających wykazanie zgodności z wymogami bezpieczeństwa
 -  Wykaz dokumentów
-  Raport w sprawie oceny bezpieczeństwa
 -  Raport w sprawie oceny bezpieczeństwa
-  Deklaracja na podstawie art. 16 rozporządzenia 402/2013
 -  Deklaracja na podstawie art. 16 rozporządzenia 402/2013
-  Dowód bezpieczeństwa (dotyczy jedynie podsystemu „Sterowanie – urządzenia przytorowe”)
 -  Dowód bezpieczeństwa

Załącznik nr 8 – Wzór zezwolenia dla podsystemu „Infrastruktura”

Informacja o tym, że zezwolenie stanowi załącznik do danej decyzji Prezesa UTK (wraz z podaniem dnia jej wydania, a także sygnatury).



Prezes
Urzędu Transportu Kolejowego
Ignacy Góra

ZEZWOLENIE

Nr PL 61 RRRR 0000

na dopuszczenie do eksploatacji podsystemu strukturalnego „Infrastruktura”
wskazanie linii kolejowej, odcinka oraz kilometrażu objętych wydanym zezwoleniem

Podstawa prawna: wskazanie właściwej podstawy prawnej, dającej Prezesowi UTK kompetencje do wydania przedmiotowego zezwolenia.

Opis przedmiotu zezwolenia:

Linia kolejowa	<u>Dane dotyczące linii kolejowej objętej zezwoleniem (numer linii, odcinek, kilometraż).</u>
Zarządca Infrastruktury	<u>Nazwa i adres zarządcy infrastruktury.</u>
Producent podsystemu	<u>Nazwa i adres producenta podsystemu. Deklaracja weryfikacji WE (numer oraz data wydania)</u>
Jednostka notyfikowana	<u>Nazwa i adres jednostki notyfikowanej wraz z numerem identyfikacyjnym z bazy NANDO Certyfikat WE weryfikacji (numer oraz data wydania)</u>
Jednostka wyznaczona	<u>Nazwa i adres jednostki wyznaczonej Certyfikat weryfikacji (numer oraz data wydania)</u>

Charakterystyka techniczna i parametry użytkowe:

Charakterystyka techniczna, a także parametry podsystemu strukturalnego „Infrastruktura” zawarte są w dokumentacji technicznej wskazanej w załącznikach do certyfikatu WE weryfikacji/certyfikatu weryfikacji.

Warunki użytkowania podsystemu:

Szerokość toru	<u>0000 mm</u>
Kod ruchu	<u>Informacja dotycząca właściwego kodu ruchu zgodnie z TSI</u>
Minimalna skrajnia budowli	<u>Informacja dotycząca właściwej skrajni zgodnie z TSI</u>
Nacisk osi	<u>000 kN</u>
Prędkość na linii dla pociągów pasażerskich	<u>000k m/h</u>
Prędkość na linii dla pociągów towarowych	<u>000 km/h</u>
Długość użytkowa peronu	<u>000 m</u>
Długość pociągu	<u>000 m</u>

Informacje dodatkowe:

Zezwolenie uprawnia do eksploatacji podsystemu w systemie kolei na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, zgodnie z art. 25e ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym.

Załącznik nr 9 – Wzór zezwolenia dla podsystemu „Energia”

Informacja o tym, że zezwolenie stanowi załącznik do danej decyzji Prezesa UTK (wraz z podaniem dnia jej wydania, a także sygnatury).



Prezes
Urzędu Transportu Kolejowego
Ignacy Góra

ZEZWOLENIE

Nr PL 62 RRRR 0000

**na dopuszczenie do eksploatacji podsystemu strukturalnego „Infrastruktura”
wskazanie linii kolejowej, odcinka oraz kilometrażu objętych wydanym zezwoleniem**

Podstawa prawna: wskazanie właściwej podstawy prawnej, dającej Prezesowi UTK kompetencje do wydania przedmiotowego zezwolenia.

Opis przedmiotu zezwolenia:

Linia kolejowa	<u>Dane dotyczące linii kolejowej objętej zezwoleniem (numer linii, odcinek, kilometraż).</u>
Zarządca Infrastruktury	<u>Nazwa i adres zarządcy infrastruktury.</u>
Producent podsystemu	<u>Nazwa i adres producenta podsystemu. Deklaracja weryfikacji WE (numer oraz data wydania)</u>
Jednostka notyfikowana	<u>Nazwa i adres jednostki notyfikowanej wraz z numerem identyfikacyjnym z bazy NANDO Certyfikat WE weryfikacji (numer oraz data wydania)</u>
Jednostka wyznaczona	<u>Nazwa i adres jednostki wyznaczonej Certyfikat weryfikacji (numer oraz data wydania)</u>

Charakterystyka techniczna i parametry użytkowe:

Charakterystyka techniczna, a także parametry podsystemu strukturalnego „Energia” zawarte są w dokumentacji technicznej wskazanej w załącznikach do certyfikatu WE weryfikacji/certyfikatu weryfikacji.

Warunki użytkowania podsystemu:

System zasilania	<u>Informacja o zastosowanym systemie zasilania</u>
Prędkość na linii	<u>Informacja dotycząca właściwego kodu ruchu</u>

Informacje dodatkowe:

Zezwolenie uprawnia do eksploatacji podsystemu w systemie kolei na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, zgodnie z art. 25e ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym.

Załącznik nr 10 – Wzór zezwolenia dla podsystemu „Sterowanie – urządzenia przytorowe”

Informacja o tym, że zezwolenie stanowi załącznik do danej decyzji Prezesa UTK (wraz z podaniem dnia jej wydania, a także sygnatury).



**Prezes
Urzędu Transportu Kolejowego
Ignacy Góra**

ZEZWOLENIE

Nr PL 63 RRRR 0000

**na dopuszczenie do eksploatacji podsystemu strukturalnego „Infrastruktura”
wskazanie linii kolejowej, odcinka oraz kilometrażu objętych wydanym zezwoleniem**

Podstawa prawna: wskazanie właściwej podstawy prawnej, dającej Prezesowi UTK kompetencje do wydania przedmiotowego zezwolenia.

Opis przedmiotu zezwolenia:

Linia kolejowa	<u>Dane dotyczące linii kolejowej objętej zezwoleniem (numer linii, odcinek, kilometraż).</u>
Zarządca Infrastruktury	<u>Nazwa i adres zarządcy infrastruktury.</u>
Producent podsystemu	<u>Nazwa i adres producenta podsystemu. Deklaracja weryfikacji WE (numer oraz data wydania)</u>
Jednostka notyfikowana	<u>Nazwa i adres jednostki notyfikowanej wraz z numerem identyfikacyjnym z bazy NANDO Certyfikat WE weryfikacji (numer oraz data wydania)</u>
Jednostka wyznaczona	<u>Nazwa i adres jednostki wyznaczonej Certyfikat weryfikacji (numer oraz data wydania)</u>

Charakterystyka techniczna i parametry użytkowe:

Charakterystyka techniczna, a także parametry podsystemu strukturalnego „Sterowanie – urządzenia przytorowe” zawarte są w dokumentacji technicznej wskazanej w załącznikach do certyfikatu WE weryfikacji/certyfikatu weryfikacji.

Warunki użytkowania podsystemu:

Prędkość na linii	<u>Informacja dotycząca właściwego kodu ruchu</u>
-------------------	---

Informacje dodatkowe:

Zezwolenie uprawnia do eksploatacji podsystemu w systemie kolei na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, zgodnie z art. 25e ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym.

