



URZĄD
TRANSPORTU
KOLEJOWEGO

IV pakiet kolejowy

*Poradnik dla wnioskujących
o jednolity certyfikat bezpieczeństwa*

2024



NASZA MISJA

Kreowanie bezpiecznych
i konkurencyjnych warunków
świadczenia usług transportu
kolejowego

NASZA WIZJA

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



Urząd Transportu Kolejowego
Al. Jerozolimskie 134
02-305 Warszawa

www.utk.gov.pl

Warszawa 2024

Historia wersji

Numer wersji	Data wydania	Zmieniane punkty	Opis
1.0	15 lutego 2021 r.	cała treść	Pierwsze wydanie poradnika
1.1	28 lipca 2021 r.	1.1., 1.2., 2.2., 3.4.5., 3.5., załącznik	Dostosowanie do przepisów ustawy z dnia 30 marca 2021 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym
		3.3.	Nowe zasady wnoszenia opłat
		6.3.	Aktualizacja zasad wydawania certyfikatów obejmujących stacje graniczne w świetle ustaleń z poszczególnymi organami
1.2.	23 listopada 2021 r.	4.3.	Aktualizacja informacji o opłatach pobieranych przez Agencję Kolejową UE w związku z wejściem w życie rozporządzenia 2021/1903
1.3.	19 lutego 2024 r.	3.4.3.	Aktualizacja zasad wypełniania wniosku w OSS w związku z wdrożeniem nowych funkcjonalności OSS
		3.4.5.	Uzupełnienie opisów dotyczących dodatkowych dokumentów
		4.	Usunięcie opisów dotyczących przepisów COVID-19
		4.3.	Aktualizacja informacji o opłatach pobieranych przez Agencję Kolejową UE w związku z wejściem w życie rozporządzenia 2021/1903
		6.2.	Dodanie dokumentu „Dodatkowe informacje o wnioskodawcy”
		6.3.3.	Aktualizacja opisów dotyczących uzgadniania stacji granicznych oraz wykazu stacji granicznych.
		Spis skrótów i pojęć	Aktualizacja w zakresie publikatorów

Spis treści

1. Wstęp.....	5
1.1. Uwarunkowania prawne	5
1.2. Jednolity certyfikat bezpieczeństwa.....	5
1.3. Struktura przewodnika	6
1.4. Odbiorcy przewodnika	7
1.5. Dodatkowe informacje	7
2. Informacje ogólne.....	8
2.1. Podstawowe zasady uzyskiwania jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa.....	8
2.2. Zakres stosowania dyrektywy 2016/798 w Polsce.....	9
2.3. Zasady komunikacji.....	9
3. Złożenie wniosku do Prezesa UTK.....	11
3.1. Wstępne zaangażowanie	11
3.2. Polityka językowa Prezesa UTK.....	11
3.3. Zasady naliczania opłat	12
3.4. Zasady składania wniosku	13
3.4.1. Rodzaj wniosku	13
3.4.2. Termin złożenia.....	13
3.4.3. Zasady wypełniania wniosku w OSS.....	14
3.4.4. Dokumentacja SMS	16
3.4.5. Dokumenty administracyjne	18
3.4.6. Weryfikacja i złożenie wniosku	19
3.5. Szczególne uwarunkowania związane z epidemią COVID-19	Błąd! Nie zdefiniowano zakładki.
4. Złożenie wniosku do Agencji obejmującego obszar działalności w Polsce.....	20
4.1. Wstępne zaangażowanie	20
4.2. Polityka językowa	20
4.3. Zasady naliczania opłat	20
4.4. Zasady składania wniosku.....	21
5. Wymagania krajowe niezbędne do uzyskania certyfikatu	23
5.1. Lista wymagań krajowych.....	23
5.2. Minimalne wymogi w zakresie ubezpieczenia	23
6. Wymagania szczególne dla określonych przypadków	24
6.1. Objęcie bocznic kolejowych certyfikatem	24
6.2. ECM dla pojazdów innych niż wagony towarowe użytkowanych na własne potrzeby.....	25
6.3. Ruch do stacji granicznych	26
6.3.1. Zasady ogólne.....	26
6.3.2. Objęcie stacji granicznych w Polsce jednolitym certyfikatem bezpieczeństwa wydanym przez sąsiadujące państwo	27
6.3.3. Wymagania krajów sąsiadujących.....	28
7. Proces oceny	30
8. Odwołania	32
8.1. Ponowne rozpatrzenie (przegląd decyzji)	32
8.2. Odwołanie do sądu.....	32
Spis skrótów i pojęć	33
Załącznik – wzór listy kontrolnej wymagań krajowych	Błąd! Nie zdefiniowano zakładki.

1. Wstęp

1.1. Uwarunkowania prawne

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

- rozporządzenia 2018/762 określającego kryteria budowy systemów zarządzania bezpieczeństwem przewoźników kolejowych i zarządców infrastruktury;
- oraz
- rozporządzenia 2018/763 szczegółowo regulującego przebieg procesu wydawania jednolitych certyfikatów bezpieczeństwa.

Dopełnieniem wdrożenia do polskiego porządku prawnego przepisów części technicznej IV pakietu kolejowego było przyjęcie ustawy z dnia 30 marca 2021 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym, która dokonała transpozycji dyrektywy 2016/797 w sprawie interoperacyjności kolei oraz dyrektywy 2016/798 w sprawie bezpieczeństwa kolei. Znowelizowana ustawa wraz z rozporządzeniami wydanymi na jej podstawie umożliwia pełne stosowanie przepisów części technicznej IV pakietu kolejowego w Polsce.

Niniejszy przewodnik został opracowany na podstawie art. 3 ust. 8 rozporządzenia 2018/763 oraz art. 18c ustawy o transporcie kolejowym w celu ułatwienia przewoźnikom kolejowym składania wniosków o jednolity certyfikat bezpieczeństwa.

Niniejsza wersja przewodnika została opracowana na podstawie stanu prawnego obowiązującego na dzień 19 lutego 2024 r. Poradnik jest okresowo aktualizowany, by uwzględnić zmieniający się stan prawny i zdobyte doświadczenia.

1.2. Jednolity certyfikat bezpieczeństwa

Zgodnie z art. 4 pkt 18a ustawy o transporcie kolejowym, jednolity certyfikat bezpieczeństwa potwierdza, że przewoźnik kolejowy ustanowił system zarządzania bezpieczeństwem i jest zdolny do bezpiecznego prowadzenia działalności. Dokument ten jest ważny dla określonego obszaru działalności, którym może być jedna lub kilka sieci kolejowych w państwie członkowskim lub państwach członkowskich UE, w których przewoźnik kolejowy zamierza prowadzić działalność.

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

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

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

- kryteria dotyczące systemów zarządzania bezpieczeństwem, które wynikają z wymagań dyrektywy 2016/798, rozporządzenia 2018/762 oraz powiązanych dokumentów i przez to są takie same dla wszystkich państw członkowskich UE (w tym wymagania Technicznej Specyfikacji Interoperacyjności Ruch kolejowy);
- specyficzne wymagania dotyczące obszaru działalności w danym kraju lub krajach.

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

1.3. Struktura przewodnika

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

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

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

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

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

1.4. Odbiorcy przewodnika

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

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

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

1.5. Dodatkowe informacje

Przewodnik odwołuje się do innych dokumentów przygotowanych najczęściej przez Agencję. Na [stronie internetowej UTK](#) można znaleźć dodatkowe dokumenty, które pomogą w przygotowaniu do uzyskania jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa.

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

Lp.	Wydawca	Tytuł	Link
1.	Agencja Kolejowa UE	Przewodnik dotyczący nowych kryteriów dla systemów zarządzania bezpieczeństwem	Link
2.	Agencja Kolejowa UE	Przewodnik dla wnioskujących o jednolity certyfikat bezpieczeństwa	Link
3.	Agencja Kolejowa UE	Przewodnik dotyczący TSI Ruch kolejowy 2019 ¹	Link
4.	Prezes UTK	Tabela porównawcza nowych i dotychczasowych kryteriów SMS	Link
5.	Prezes UTK	Prezentacje szkoleniowe dotyczące korzystania z OSS	Link

¹ Z uwagi na okres przejściowy wdrażania TSI Ruch kolejowy 2019 należy mieć na uwadze, że dodatki A i C do załącznika do decyzji 2012/757/UE można stosować najpóźniej do dnia 16 czerwca 2024 r.

2. Informacje ogólne

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

2.1. Podstawowe zasady uzyskiwania jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa

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

O uzyskanie jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa powinien wystąpić przedsiębiorca:

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

Wnioskodawca składa wniosek o uzyskanie jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa:

- do Agencji albo Prezesa UTK – w przypadku, gdy planowany obszar działalności obejmuje wyłącznie terytorium Polski (plus ewentualne stacje graniczne);
- do Agencji – w przypadku, gdy planowany obszar działalności obejmuje co najmniej dwa państwa członkowskie UE².

Istnieją trzy tryby uzyskania jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa:

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

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



Uwaga! Nawet jeśli posiadasz certyfikat bezpieczeństwa część A i B składając wniosek o jednolity certyfikat bezpieczeństwa, wybierasz tryb wydania nowego certyfikatu.

² Więcej informacji o zasadach składania wniosku do Agencji można znaleźć pod adresem: https://www.era.europa.eu/applicants/applications-single-safety-certificates_en

2.2. Zakres stosowania dyrektywy 2016/798 w Polsce

Z obowiązku uzyskania jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa zwolnieni są przewoźnicy wykonujący przewozy wyłącznie:

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

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

Z obowiązku uzyskania jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa zwolnieni są również przewoźnicy wykonujący przewozy wyłącznie:

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

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

2.3. Zasady komunikacji

Postępowania o wydanie jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa są prowadzone za pośrednictwem Punktu Kompleksowej Obsługi (OSS). Jest to system informatyczny, który służy obsłudze całego procesu wydawania jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa – od złożenia wniosku do wydania decyzji, a także złożenia wniosku o ewentualne ponowne rozpatrzenie (przeгляд) wydanej decyzji. Informacje o OSS, zasadach jego obsługi i uzyskiwania dostępu można znaleźć [na stronie internetowej UTK](#).

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

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

- przyjęciu wniosku dotyczącego jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa;
- stwierdzeniu kompletności wniosku i przejściu do dalszego etapu oceny;
- ewentualnych problemach (kwestiach) do rozwiązania;

- wydaniu decyzji.

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

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

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

3. Złożenie wniosku do Prezesa UTK

3.1. Wstępne zaangażowanie

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

Celem etapu wstępnego zaangażowania jest:

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

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

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

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

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

Wstępne zaangażowanie realizowane przez Prezesa UTK nie podlega opłacie.

W warunkach polskich odpowiednikiem etapu wstępnego zaangażowania są spotkania organizowane z podmiotami w ramach inicjatyw Dnia Otwartego UTK czy Piątków z UTK. Przewoźnicy nadal mogą korzystać z tych możliwości w celu uzyskania odpowiedzi na nurtujące ich pytania. Aby umówić się na spotkanie w ramach Piątków z UTK, należy wysłać wiadomość na adres utk@utk.gov.pl lub skorzystać z [formularza](#) dostępnego na stronie internetowej.

3.2. Polityka językowa Prezesa UTK

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

3.3. Zasady naliczania opłat

Zasady naliczania opłat pobieranych przez Prezesa UTK, a także ich wysokość, określa rozporządzenie w sprawie opłat pobieranych przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego. W poniższej tabeli zebrano wysokości opłat w sprawach dotyczących jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa.

Lp.	Czynność i rodzaj sprawy	Wysokość opłaty (w PLN)
1	Prowadzenie spraw dotyczących jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa	-
1.1	Wydanie jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa	20 000
1.2	Przedłużenie jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa	15 000
1.3	Aktualizacja jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa	3 500
2	Prowadzenie spraw dotyczących jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa obejmującego potwierdzenie zgodności z załącznikiem II do rozporządzenia 2019/779	-
2.1	Wydanie jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa obejmującego potwierdzenie zgodności z załącznikiem II do rozporządzenia 2019/779	40 000
2.2	Przedłużenie jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa obejmującego potwierdzenie zgodności z załącznikiem II do rozporządzenia 2019/779 lub w celu objęcia takim potwierdzeniem	40 000
2.3	Aktualizacja jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa obejmującego potwierdzenie zgodności z załącznikiem II do rozporządzenia 2019/779 lub w celu objęcia takim potwierdzeniem	10 000

W przypadku przewoźnika kolejowego prowadzącego przewozy wyłącznie pojazdami historycznymi lub turystycznymi wysokość opłaty za wydanie, przedłużenie i aktualizację jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa wynosi 10% opłaty dla danego rodzaju sprawy. Korzystając z tego uprawnienia należy przedłożyć dowody potwierdzające, że przesłanka ta jest faktycznie spełniona.

Opłaty w sprawach dotyczących jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa należy wносить na rachunek bankowy Urzędu Transportu Kolejowego nr **47 1010 1010 0055 0022 3100 0000**. W przypadku opłat dokonywanych spoza Polski opłatę należy wnieść na rachunek bankowy nr **PL47 1010 1010 0055 0022 3100 0000**, kod SWIFT/BIC **NBPLPLPW**.

Opłatę pobiera się w całości przy złożeniu wniosku, co oznacza, że wnioskodawca powinien dołączyć dowód opłaty do wniosku składanego w OSS (patrz rozdział 3.4.5.). Brak wniesienia opłaty uniemożliwia procedowanie wniosku.

W przypadku wydania decyzji innej niż żądanie wnioskodawcy ww. opłata nie podlega zwrotowi.

Dodatkowo w sprawach prowadzonych przez OSS konieczne może być wyznaczenie pełnomocnika i wniesienie opłaty skarbowej za złożenie dokumentu pełnomocnictwa w wysokości 17 zł. Opłatę tę należy wnieść na rachunek bankowy nr **21 1030 1508 0000 0005 5000 0070** – Centrum Obsługi Podatnika Urzędu m.st. Warszawy, ul. Obozowa 57, 01-161 Warszawa. Dowód wniesienia tej opłaty również należy załączyć do wniosku składanego w OSS (patrz rozdział 3.4.5.).

3.4. Zasady składania wniosku

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

Na stronie internetowej UTK znajduje się wzór pełnomocnictwa do reprezentowania przewoźnika kolejowego w postępowaniu o wydanie jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa za pośrednictwem OSS.

Szczegółowe informacje o obsłudze OSS, linki do systemu i jego wersji testowej, a także materiały szkoleniowe można znaleźć [na stronie internetowej UTK](#).

3.4.1. Rodzaj wniosku

Istnieją trzy rodzaje wniosków dotyczących jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa:

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

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

Wniosek w trybie przedłużenia lub aktualizacji jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa będą mogły złożyć podmioty, które już wcześniej uzyskały taki certyfikat.

3.4.2. Termin złożenia

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

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

3.4.3. Zasady wypełniania wniosku w OSS

Wniosek o wydanie nowego, zaktualizowanego lub przedłużonego jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa wraz ze stosowaną dokumentacją należy złożyć drogą elektroniczną za pośrednictwem OSS. Z podstawowymi zasadami obsługi OSS i składania wniosku można zapoznać się korzystając z prezentacji szkoleniowych dostępnych na [stronie internetowej UTK](#).

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

Poniżej zebrano podstawowe wytyczne dotyczące zasad składania wniosku w przypadku, gdy planowany obszar działalności obejmuje wyłącznie terytorium Polski (plus ewentualne stacje graniczne) i wniosek jest kierowany do Prezesa UTK.

Lp.	Nazwa pola w OSS	Dodatkowe wyjaśnienia
1.	Rodzaj wniosku	Należy wskazać spośród następujących możliwości: <ul style="list-style-type: none"> • nowy – gdy wniosek dotyczy uzyskania jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa po raz pierwszy. Przypadek ten dotyczy również podmiotów posiadających dotychczas certyfikaty bezpieczeństwa część A i B; • aktualizacja – gdy wniosek dotyczy aktualizacji (zmiany) posiadanego jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa; • przedłużenie – gdy wniosek dotyczy przedłużenia istniejącego już jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa.
2.	Europejski Numer Identyfikacyjny (EIN)	Należy wskazać numer EIN poprzedniego jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa. Aby utworzyć dodatkowe pole można skorzystać z przycisku [+]. Numery EIN muszą być zgodne z podanymi w bazie ERADIS, stąd rekomendowane jest skorzystanie z funkcji „Zaimportuj z ERADIS”.
3.	Wstępne zaangażowanie	Należy wskazać, czy przed złożeniem wniosku realizowany był etap wstępnego zaangażowania. Jeśli tak, należy podać numer sprawy.
4.	Przewidywana data rozpoczęcia przewozów / działalności	Może być to data: <ul style="list-style-type: none"> • rozpoczęcia przewozów – dla wniosków o nowy certyfikat; • ważności dotychczasowego certyfikatu – w przypadku przedłużenia; • rozpoczęcia przewozów na zmienionych warunkach – w przypadku aktualizacji. Z uwagi na pięciomiesięczny okres rozpatrywania wniosku, wskazana data powinna być oddalona o min. pięć miesięcy od daty złożenia wniosku.
5.	Utrzymanie pojazdów wyłącznie na potrzeby własnej działalności	Należy wskazać „tak” jeżeli zakres wniosku ma obejmować weryfikację spełnienia wymagań rozporządzenia 779/2019 w odniesieniu do pojazdów użytkowanych na własne potrzeby – (patrz rozdział 6.2).
6.	Państwo członkowskie właściwe dla planowanego obszaru	Należy wybrać z listy Polskę oraz państwa sąsiednie, w których znajdują się stacje graniczne do których wnioskodawca planuje prowadzić przewozy. Uwaga! Jeżeli wniosek ma obejmować stacje graniczne w sąsiednich państwach członkowskich UE, w tym polu wskazuje się Polskę oraz kraje

	działalności oraz stacje graniczne	sąsiednie, w których znajdują się stacje graniczne (stacje graniczne należy dodatkowo oznaczyć w OSS).
7.	Rodzaj wnioskowanej działalności	<p>Należy wskazać, jaki rodzaj działalności przewoźnik będzie chciał prowadzić (informacje te należy również wypełnić w odniesieniu do państw sąsiednich, w których znajdują się stacje graniczne):</p> <ul style="list-style-type: none"> • transport pasażerski – z lub bez przewozu kolejami dużych prędkości; • transport towarowy – z lub bez przewozu towarów niebezpiecznych; • tylko manewry. <p>Dodatkowo możliwe jest również wskazanie w polu „Inne” dodatkowych rodzajów działalności, które mogą być objęte jednolitym certyfikatem bezpieczeństwa. W tym polu można wpisać:</p> <ul style="list-style-type: none"> • objęcie certyfikatem bocznic kolejowych – jeżeli wniosek dotyczy uzyskania certyfikatu obejmującego również bocznicę kolejową (patrz rozdział 6.1); <p>Uwaga! Nie należy w tym miejscu wpisywać „Usługa trakcyjna”.</p>
8.	Doprecyzowanie planowanego obszaru działalności	<p>Należy wskazać obszar działalności na terenie Polski poprzez wpisanie nazw konkretnych autoryzowanych zarządców infrastruktury, po których infrastrukturze prowadzone będą przewozy.</p> <p>Uwaga! Lista wskazanych zarządców powinna odpowiadać rodzajowi działalności planowanej przez przewoźnika, a także być zgodna z uwarunkowaniami prawnymi mającymi zastosowanie do sieci danego zarządcy (np. infrastruktura PKP Linii Hutniczej Szerokotorowej nie podlega udostępnieniu, zaś po sieci PKP Szybkiej Kolei Miejskiej w Trójmieście nie prowadzi się przewozów towarowych).</p> <p>Wykaz autoryzowanych zarządców dostępny jest na stronie UTK</p>
9.	Doprecyzowanie wniosku w zakresie stacji granicznych w sąsiednich państwach członkowskich ³	Należy określić, do jakich stacji granicznych w sąsiednich państwach członkowskich Unii Europejskiej prowadzone będą przewozy (patrz rozdział 6.3).
10.	Organ wydający certyfikat bezpieczeństwa	Dla wniosków kierowanych do Prezesa UTK należy wskazać „Krajowy organ ds. bezpieczeństwa”.
11.	Wnioskodawca	<p>Należy wskazać dane wnioskodawcy, tj. podmiotu, w imieniu którego składany jest wniosek. Podane dane powinny być zgodne z dokumentami rejestrowymi podmiotu (np. KRS, CEIDG).</p> <p>Dla wniosków kierowanych do Prezesa UTK nie ma potrzeby podawania osoby wyznaczonej do kontaktów w sprawach finansowych.</p>

³ W przypadku, gdy wniosek nie dotyczy całego obszaru Polski a wyłącznie uzgodnienia stacji granicznych po stronie polskiej należy wpisać nazwy stacji zlokalizowane po stronie Polski.

12.	Dane osoby wyznaczonej do kontaktów	<p>Należy podać dane osoby, która jest wyznaczona do kontaktu w sprawie wniosku. Osoba ta powinna być dostępna pod podanymi danymi teleadresowymi przez cały czas realizacji wniosku.</p> <p>Osoba wyznaczona do kontaktów powinna być tożsama z posiadaczem konta, z którego składany jest wniosek, dysponująca pełnomocnictwem lub uprawnioną na podstawie wpisu do KRS lub CEIDG do samodzielnej reprezentacji podmiotu (szerzej patrz rozdział 3.4.5).</p>
-----	-------------------------------------	--

3.4.4. Dokumentacja SMS

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

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

Lp.	Nazwa katalogu w bibliotece OSS	Dodatkowe wyjaśnienia
1.	Opis SMS	<p>Należy wgrać Księgę SMS i stosowne procedury oraz instrukcje w zakresie niezbędnym do wykazania zgodności z kryteriami rozporządzenia 2018/762, TSI Ruch kolejowy oraz przepisów krajowych.</p>
2.	Inne dokumenty SMS	<p>W tej części umieszcza się dowody potwierdzające, że wnioskodawca ustanowił system zarządzania bezpieczeństwem zgodnie z przepisami. Przykładowe dowody określa „Przewodnik dotyczący kryteriów systemu zarządzania bezpieczeństwem” wydany przez Agencję.</p> <p>Dla wykazania zgodności z kryteriami rozporządzenia 2018/762 do wniosku składanego do Prezesa UTK w postaci dowodów wnioskodawca powinien dołączyć m.in.:</p> <ul style="list-style-type: none"> • rejestr zagrożeń wraz z dokumentacją z przeprowadzenia oceny ryzyka dla zidentyfikowanych zagrożeń; • dokument określający cele bezpieczeństwa; • dokument określający harmonogram audytów wewnętrznych; • dokumenty określające wymagane kwalifikacje i uprawnienia dla stanowisk (funkcji), dla których określono odpowiedzialności w ramach SMS; • dokument określający plan szkoleń pracowników na dany rok (w przypadku podmiotów prowadzących działalność) lub określonych przez wnioskodawcę jako niezbędne do rozpoczęcia działalności (w przypadku nowych podmiotów). <p>Powyższe nie wyklucza dodatkowych próśb o dowody stosowania SMS przekazywanych w toku oceny wniosku w formie kwestii w OSS.</p>

		<p>W tej części biblioteki OSS należy również wgrać:</p> <ul style="list-style-type: none"> • ewentualny Plan działań w stosunku do nieprawidłowości stwierdzonych przez Prezesa UTK w toku nadzoru, które nie zostały jeszcze zamknięte; • informacje dotyczące statusu planu lub planów działań ustanowionych przez Wnioskodawcę w celu usunięcia niewielkich zastrzeżeń z poprzedniej oceny (dotyczy tylko wniosków o przedłużenie lub aktualizację jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa).
3.	Opis wprowadzonych zmian	<p>Należy złożyć wykaz wprowadzonych zmian w systemie zarządzania bezpieczeństwem, które nastąpiły od czasu wydania posiadanego obecnie certyfikatu bezpieczeństwa, wraz z powiązaną dokumentacją systemu. Opis nie jest wymagany dla wniosków składanych przez podmioty rozpoczynające działalność przewoźnika.</p> <p>Uwaga! Jako zmiany w systemie zarządzania bezpieczeństwem należy rozumieć nie tylko zmiany w dokumentacji, lecz przede wszystkim zmiany wprowadzane w funkcjonowaniu systemu zarządzania bezpieczeństwem np. wdrożenie nowego typu taboru, rozszerzenie zakresu prowadzonej działalności itp.</p>

W kolejnym kroku konieczne jest uzupełnienie tabeli mapującej (listy kontrolnej). Tabela składa się z wymagań rozporządzenia 2018/762 oraz TSI Ruch kolejowy. Dla każdego z wymagań należy przypisać dokument systemu zarządzania bezpieczeństwem, w jakim wykazano jego spełnienie (z listy dokumentów uprzednio wgranych), wskazać odwołania wewnątrz dokumentu (np. numer rozdziału, punktu itp.) na spełnienie danego kryterium, a także dopisać ewentualne dodatkowe komentarze. W przypadku, gdy dla danego wymagania konieczne jest wskazanie kilku dokumentów, należy dodać dodatkowy wiersz do tabeli za pomocą przycisku [+] po prawej stronie. Jeżeli dla wykazania spełnienia danego wymagania konieczne jest załączenie dodatkowego dokumentu, należy z powrotem przejść do zakładki „Dowody”.



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

Następnym etapem wypełniania wniosku jest uzupełnienie listy kontrolnej dla wymagań przepisów krajowych. Podobnie jak w przypadku wymagań rozporządzenia 2018/762 i TSI Ruch kolejowy w pierwszej kolejności należy wgrać stosowne dokumenty wykazujące spełnienie wymagań krajowych. Gdy niezbędne na tym etapie dokumenty zostały już wprowadzone do systemu, w trakcie wypełniania tabeli mapującej dotyczącej wymagań rozporządzenia 2018/762 nie ma potrzeby ich ponownego wgrywania, a jedynie ich wskazanie.

Istnieją dwa sposoby uzupełnienia tabeli mapującej:

- skorzystanie z formularza umieszczonego w systemie – należy go uzupełnić danymi, przy czym kolumny dotyczące wymagań należy zaczerpnąć z tabeli stanowiącej załącznik do przewodnika;

- importowanie pliku spoza OSS – należy uzupełnić tabelę jako plik Word przy wykorzystaniu wersji edytowalnej dostępnej na [stronie internetowej UTK](#). Uzupełniony plik należy następnie wgrać do OSS w zakładce „Tabela mapująca (Polska)”.

Pierwsze rozwiązanie umożliwia wskazywanie plików dowodów bezpośrednio z biblioteki. W przypadku rozwiązania drugiego należy upewnić się, że dowody wskazywane w pliku znajdują się w bibliotece OSS.

Szczegółowe informacje dotyczące wymagań krajowych można znaleźć w rozdziale 5.

3.4.5. Dokumenty administracyjne

Kolejnym etapem uzupełniania wniosku jest złożenie tzw. innych dokumentów administracyjnych. Są to dokumenty o charakterze formalnym niezbędne do realizacji wniosku. Poniżej znajduje się ich lista:

Lp.	Nazwa dokumentu	Dodatkowe wyjaśnienia
1.	Pełnomocnictwo (opcjonalnie)	Pełnomocnictwo musi obejmować umocowanie osoby składającej wniosek (tj. dla której utworzone zostało konto w OSS) do dokonywania, za pośrednictwem punktu kompleksowej obsługi, wszystkich czynności związanych ze sprawą. Dokument musi być podpisany zgodnie z reprezentacją wynikającą z KRS lub CEIDG. Z uwagi na wymagania zawarte w ustawie o transporcie kolejowym istotne jest, aby w pełnomocnictwie znalazł się zapis „...do dokonywania, za pośrednictwem punktu kompleksowej obsługi, wszystkich czynności związanych ze sprawą”. Wzór pełnomocnictwa dostępny jest na stronie internetowej UTK . Jeżeli osoba składająca wniosek jest jednocześnie jednoosobowo umocowana do reprezentowania podmiotu na mocy wpisu do KRS lub CEIDG, nie ma potrzeby składania pełnomocnictwa.
2.	Dowód opłaty za pełnomocnictwo (opcjonalnie)	Dowód opłaty za pełnomocnictwo (patrz rozdział 3.3).
3.	Dowód opłaty za wydanie certyfikatu	Dowód opłaty za wydanie certyfikatu (patrz rozdział 3.3).
4.	Wyciąg z KRS lub CEIDG	Według stanu aktualnego na dzień złożenia wniosku.

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



Uwaga! Umieszczane w OSS dokumenty mogą być w formie kopii (np. skanów, plików PDF). W przypadku, gdy z wymagań wynika, iż dokument musi

być podpisany (np. polityka bezpieczeństwa), konieczne jest zamieszczenie dokumentu z widocznym podpisem.

3.4.6. Weryfikacja i złożenie wniosku

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

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

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



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

4. Złożenie wniosku do Agencji obejmującego obszar działalności w Polsce

4.1. Wstępne zaangażowanie

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

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



Uwaga! Agencja pobiera opłaty za realizację wstępnego zaangażowania.

4.2. Polityka językowa

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

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

4.3. Zasady naliczania opłat

W przypadku wniosków kierowanych do Agencji obowiązują zasady naliczania opłat określone w rozporządzeniu 2018/764, zmienionym rozporządzeniem 2021/1903. Warto mieć na uwadze, że Agencja stosuje zasadę, zgodnie z którą wszystkie koszty poniesione na realizację wniosku pokrywa wnioskodawca. Opłaty są pobierane również w przypadku decyzji negatywnych. Dodatkowo od każdego złożonego wniosku pobierana jest opłata za korzystanie z systemu OSS w wysokości 400 EUR za wniosek. Opłata za realizację wniosku dotyczącego jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa złożonego do Agencji stanowi sumę opłat za czynności Agencji i krajowych organów ds. bezpieczeństwa, które uczestniczą w rozpatrywaniu wniosku.

Poniższa tabela przedstawia informacje o obowiązujących opłatach i zasadach ich wyliczania:

Lp.	Organ	Czynność	Podstawa opłaty	Stawka
1.	Agencja Kolejowa UE	Prowadzenie sprawy i ocena części europejskiej wymagań	stawka godzinowa	239 EUR/godz.

		(dotyczących kryteriów SMS i TSI Ruch kolejowy)		
2.		Utrzymanie systemu OSS	opłata stała od wniosku o jednolity certyfikat bezp.	400 EUR
3.	Prezes UTK	Ocena wymagań krajowych	stawka godzinowa	200 zł/godz.
4.	Inne krajowe organy ds. bezpieczeństwa	Ocena wymagań krajowych	W zależności od kraju. Szczegółowe informacje na stronach danego krajowego organu ds. bezpieczeństwa lub Agencji	

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

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

Dla wnioskodawców będących mikroprzedsiębiorstwem, małym lub średnim przedsiębiorstwem istnieje możliwość uzyskania 20% zniżki na zasadach określonych w art. 3 ust. 5 rozporządzenia 2018/764, zmienionego rozporządzeniem 2021/1903.

4.4. Zasady składania wniosku

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

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

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



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

W przypadku wniosku obejmującego potwierdzenie wymagań załącznika II do rozporządzenia 2019/779 dla pojazdów użytkowanych na własne potrzeby, obowiązują wymagania 2019/779 i wytyczne określone przez Agencję.

Art. 4 decyzji 2011/765 i art. 13 ust. 2 dyrektywy 2016/798 dopuszczają możliwość uznania ośrodka szkoleniowego dla maszynistów prowadzonego przez przewoźnika kolejowego wyłącznie na swoje własne potrzeby w ramach procedur uzyskiwania jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa. Polski ustawodawca nie skorzystał z tej możliwości i wszystkie ośrodki szkolenia działające na terenie Polski muszą uzyskać wpis do rejestru prowadzonego przez Prezesa UTK w trybie określonym w art. 22a ust. 1 pkt 2 ustawy o transporcie kolejowym.

5. Wymagania krajowe niezbędne do uzyskania certyfikatu

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

5.1. Lista wymagań krajowych

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

Tabela w wersji edytowalnej jest dostępna na [stronie internetowej UTK](#).

5.2. Minimalne wymogi w zakresie ubezpieczenia

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

Obowiązek ubezpieczenia powstaje nie później niż w dniu poprzedzającym dzień rozpoczęcia wykonywania działalności objętej licencją. Minimalna suma gwarancyjna ubezpieczenia w okresie ubezpieczenia nie dłuższym niż 12 miesięcy w odniesieniu do jednego zdarzenia i wszystkich zdarzeń, których skutki są objęte umową ubezpieczenia, wynosi równowartość w złotych kwoty 2 500 000 EUR⁴.

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

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

⁴ Jeżeli przewoźnik wykonuje przewozy wyłącznie po infrastrukturze kolejowej, której jest zarządcą minimalna kwota ubezpieczenia wynosi 250 000 EUR.

6. Wymagania szczególne dla określonych przypadków

6.1. Objęcie bocznic kolejowych certyfikatem

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

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

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

Lp.	Kryterium z rozporządzenia 2018/762	Dodatkowe wymagania
1.	1.1. Kontekst organizacji	Opisując kontekst organizacji należy: <ul style="list-style-type: none"> wskazać bocznic kolejowe, które mają być objęte jednolitym certyfikatem bezpieczeństwa; zawrzeć ich krótką charakterystykę.
2.	4.2. Kompetencje	Uwzględnienie w systemie zarządzania bezpieczeństwem pracowników bocznic kolejowej.
3.	5.1. Planowanie i nadzór nad działaniami operacyjnymi	Uwzględnienie w systemie zarządzania bezpieczeństwem procesu opracowania, aktualizacji i wdrożenia do stosowania regulaminu pracy bocznic kolejowej.
4.	5.2. Zarządzanie składnikami aktywów	Organizacja musi przedstawić procedury opisujące zasady utrzymania i nadzoru nad stanem technicznym obiektów i urządzeń infrastruktury kolejowej przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego na użytkowanych bocznicach kolejowych. Należy także przekazać wykaz urządzeń i budowli stosowanych na bocznicach wraz z numerami świadectw.

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

6.2. ECM dla pojazdów innych niż wagony towarowe użytkowanych na własne potrzeby

Od 16 czerwca 2020 r. zgodnie z rozporządzeniem 2019/779, każdy podmiot odpowiedzialny za utrzymanie wpisany do EVR musi spełniać wymagania załącznika II do rozporządzenia 2019/779, tj. ustanowić i stosować system zarządzania utrzymaniem (MMS).

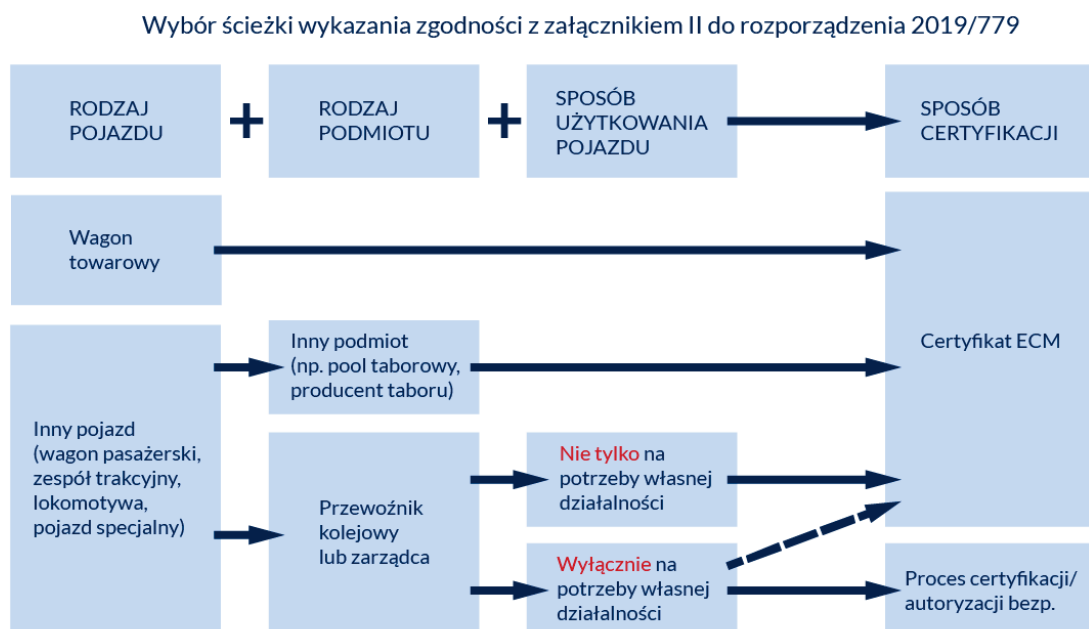
Istnieją dwie możliwe ścieżki wykazania zgodności z załącznikiem II do rozporządzenia 2019/779:

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

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

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

Opisane zależności zobrazowano na poniższym rysunku.



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

- utrzymywane pojazdy mogą być wykorzystywane wyłącznie dla potrzeb własnej działalności (co oznacza, że nie mogą być wynajmowane innym przewoźnikom np. w ruchu międzynarodowym),
- potwierdzenie zgodności nie dotyczy wagonów towarowych.



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

Przewoźnicy, którzy zdecydują się jednak na wykazanie zgodności z załącznikiem II do rozporządzenia 2019/779 w ramach procesu uzyskiwania jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa, muszą wyraźnie wskazać ten fakt składając wniosek w OSS w polu „Utrzymanie pojazdów wyłącznie na potrzeby własnej działalności” (ang. „Maintenance of vehicles exclusively for your own operations”).

Ponadto w OSS należy załączyć następujące dokumenty:

Lp.	Nazwa dokumentu	Dodatkowe wyjaśnienia
1.	Dokumentacja MMS	W dokumentacji należy zawrzeć następujące informacje: <ul style="list-style-type: none"> • jakiego rodzaju pojazdy będą objęte utrzymaniem: lokomotywy, zespoły trakcyjne, wagony pasażerskie, pojazdy dużych prędkości, maszyny torowe czy inne (należy określić); • które z trzech funkcji utrzymania będą realizowane przez wnioskodawcę samodzielnie, a które nie.
2.	Lista kontrolna MMS	Wzór dostępny jest na stronie internetowej UTK .
3.	Dodatkowe informacje o wnioskodawcy	Wzór dostępny jest na stronie internetowej UTK .

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

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

6.3. Ruch do stacji granicznych

6.3.1. Zasady ogólne

Zgodnie z art. 10 ust. 8 dyrektywy 2016/798 jednolity certyfikat bezpieczeństwa może obejmować również ruch do stacji granicznych w sąsiednich państwach członkowskich Unii Europejskiej. W takich przypadkach nie wymaga się od przewoźnika rozszerzenia obszaru działalności w certyfikacie (co automatycznie wymagałoby jego uzyskania od Agencji),

o ile charakterystyka sieci kolejowej i zasady prowadzenia ruchu w drugim państwie są zbliżone oraz odpowiednie krajowe organy ds. bezpieczeństwa doszły do porozumienia w zakresie zasad wydania takiego certyfikatu. Porozumienie to może wynikać z zawartej umowy międzynarodowej, porozumienia między krajowymi organami ds. bezpieczeństwa lub może to być wynik jednostkowych ustaleń dla konkretnej sprawy (tzw. porozumienia ad-hoc).



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

Podmioty ubiegające się o wydanie jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa obejmującego stacje graniczne w sąsiednim państwie członkowskim UE powinny zapoznać się z wymaganiami określonymi w tym zakresie w przewodniku właściwego krajowego organu ds. bezpieczeństwa.



Uwaga! Uzyskanie jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa obejmującego stacje graniczne w sąsiednim państwie członkowskim UE nie oznacza automatycznej zgody na wjazd do tych stacji. Nadal konieczne jest spełnienie określonych wymagań ustanowionych przez zarządcę infrastruktury i przestrzeganie obowiązujących instrukcji i procedur, w szczególności wymagań Miejscowych Porozumień Granicznych.

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

6.3.2. Objęcie stacji granicznych w Polsce jednolitym certyfikatem bezpieczeństwa wydanym przez sąsiadujące państwo

Przewoźnicy zagraniczni ubiegający się w Czechach, na Litwie, w Niemczech lub na Słowacji o jednolity certyfikat bezpieczeństwa obejmujący również stacje graniczne w Polsce zobowiązani są do wdrożenia rozwiązań wskazanych w poniższym oświadczeniu oraz do złożenia pisemnej deklaracji dotyczącej ruchu przygranicznego w następującym brzmieniu:

Przewoźnik kolejowy...(nazwa prawna, siedziba statutowa, krajowy numer identyfikacyjny)...zapewnia, na podstawie swojego systemu zarządzania bezpieczeństwem, zgodność z przepisami dotyczącymi miejscowych porozumień granicznych i odpowiednimi przepisami wewnętrznymi zarządców infrastruktury dla każdego przejścia granicznego, na którym działa. Obejmuje to w szczególności przepisy dotyczące organizacji transportu kolejowego i zarządzania nim i prowadzenia transportu kolejowego, postępowania w przypadku wypadków i incydentów, zapewniania zgodności pojazdów z odpowiednimi wymaganiami technicznymi oraz posiadania przez personel obsługujący odpowiednich kwalifikacji i wiedzy.

Wykaz stacji granicznych w Polsce i odpowiadających im stacji w sąsiednim kraju można znaleźć w rozdziale 6.3.3.

W przypadku, gdy wniosek dotyczy wyłącznie uzgodnienia stacji granicznych po stronie polskiej we wniosku należy wpisać nazwy stacji zlokalizowane po stronie Polski.

Deklaracja powinna być podpisana przez osoby uprawnione do reprezentowania podmiotu. Wystarczające jest złożenie jednej deklaracji niezależnie od liczby stacji granicznych objętych wnioskiem. Deklarację należy wgrać do OSS.

Uwzględnienie stacji granicznych w Polsce w jednolitym certyfikacie bezpieczeństwa nie zwalnia przewoźnika z konieczności zawarcia umowy o dostępie do sieci z danym zarządcą infrastruktury i spełnienia związanych z tym wymogów.

6.3.3. Wymagania krajów sąsiadujących

Aktualnie warunki wydania certyfikatu obejmującego stacje graniczne w sąsiednim państwie uzgadniane są z poszczególnymi NSA za pośrednictwem OSS. Wymagania poszczególnych NSA mogą się zmieniać. Podmioty ubiegające się o uwzględnienie stacji granicznych zobowiązane są zapoznać się z aktualnymi wymaganiami opisanymi w poradnikach poszczególnych NSA.

a) Czechy

Przewoźnicy mogą ubiegać się o wpis w jednolitym certyfikacie bezpieczeństwa uprawniający do wjazdu do poniższych stacji granicznych:

Lp.	Państwo członkowskie	Nazwa stacji w Polsce	Nazwa stacji w sąsiednim kraju
1.	Czechy	Chałupki	Bohumín os. n.
2.		Chałupki	Bohumín Vrbice
3.		Cieszyn	Český Těšín
4.		Głuchołazy	Jindřichov ve Slezsku
5.		Głuchołazy	Mikulovice
6.		Kamienna Góra	Královec
7.		Międzylesie	Lichkov
8.		Mieroszów	Meziměstí
9.		Szklarska Poręba Górna	Harrachov
10.		Zawidów	Višňová
11.		Zebrzydowice	Český Těšín
12.		Zebrzydowice	Petrovice u Karviné

Warunkiem wydania jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa obejmującego te stacje jest akceptacja wniosku w tym zakresie przez NSA Czech. Bieżących informacji na temat wymagań dotyczących stacji granicznych należy szukać na stronach internetowych Drážní úřad, czeskiego krajowego organu ds. bezpieczeństwa pod adresem www.ducr.cz.

b) Litwa

Przewoźnicy mogą ubiegać się o wpis w jednolitym certyfikacie bezpieczeństwa uprawniający do wjazdu do poniższej stacji granicznej:

Lp.	Państwo członkowskie	Nazwa stacji w Polsce	Nazwa stacji w sąsiednim kraju
1.	Litwa	Trakiszki	Mockava

Warunkiem wydania jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa obejmującego ww. stację jest akceptacja wniosku w tym zakresie przez NSA Litwy. Bieżących informacji na temat wymagań dotyczących stacji granicznej należy szukać na stronach internetowych Litewskiej Administracji Bezpieczeństwa Transportu (LTSA) pod adresem www.ltsa.lrv.lt.

c) Niemcy

Na chwilę obecną uzgodnione zostały zasady wydawania jednolitych certyfikatów bezpieczeństwa uprawniające do wjazdu do poniższych stacji granicznych:

Lp.	Państwo członkowskie	Nazwa stacji w Polsce	Nazwa stacji w sąsiednim kraju
1.	Niemcy	Gubin	Guben
2.		Kunowice	Frankfurt (Oder)
3.		Tuplice	Forst
4.		Węgliniec	Horka
5.		Zgorzelec	Görlitz
6.		Szczecin Główny / Szczecin Gumieńce ⁵	Tantow
7.		Szczecin Główny / Szczecin Gumieńce ⁶	Löcknitz

Warunkiem wydania jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa obejmującego te stacje jest akceptacja wniosku w tym zakresie przez NSA Niemiec.

Aktualne informacje na temat dodatkowych wymagań dotyczących stacji granicznych w Niemczech dostępne są na stronie internetowej Eisenbahn-Bundesamt (EBA) pod adresem www.eba.bund.de.

W odniesieniu do stacji granicznych niewymienionych w powyższej tabeli konieczne są dodatkowe uzgodnienia ze stroną niemiecką. Przewoźnicy chcący wjeżdżać do tych stacji powinni z wyprzedzeniem skontaktować się z Prezesem UTK.

d) Słowacja

Przewoźnicy mogą ubiegać się o wpis w jednolitym certyfikacie bezpieczeństwa uprawniający do wjazdu do poniższych stacji granicznych:

Lp.	Państwo członkowskie	Nazwa stacji w Polsce	Nazwa stacji w sąsiednim kraju
1.	Słowacja	Łupków	Medzilaborce
2.		Muszyna	Plaveč
3.		Zwardoń	Skalité

Warunkiem wydania jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa obejmującego te stacje jest akceptacja wniosku w tym zakresie przez NSA Słowacja.

Bieżących informacji na temat wymagań dotyczących stacji granicznych należy szukać na stronach internetowych Dopravný úrad, słowackiego krajowego organu ds. bezpieczeństwa pod adresem www.nsat.sk.

⁵ Szczecin Główny dla ruchu pasażerskiego, Szczecin Gumieńce dla ruchu towarowego.

⁶ Szczecin Główny dla ruchu pasażerskiego, Szczecin Gumieńce dla ruchu towarowego.

7. Proces oceny

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

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

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

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

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

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



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

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

Proces oceny szczegółowej trwa do czterech miesięcy i kończy się wydaniem (lub odmową wydania) jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa. Wydając jednolity certyfikat

bezpieczeństwa organ certyfikujący może również określić dodatkowe ograniczenia, jeżeli wymagać tego będzie charakter stwierdzonych braków.

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

8. Odwołania

8.1. Ponowne rozpatrzenie (przeгляд decyzji)

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

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

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

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



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

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

8.2. Odwołanie do sądu

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

Spis skrótów i pojęć

1.	Agencja	Agencja Kolejowa Unii Europejskiej
2.	CEIDG	Centralna Ewidencja i Informacja o Działalności Gospodarczej
3.	Decyzja 2011/765	Decyzja Komisji z dnia 22 listopada 2011 r. w sprawie kryteriów uznawania ośrodków szkoleniowych prowadzących szkolenia zawodowe dla maszynistów, kryteriów uznawania egzaminatorów maszynistów, jak również kryteriów organizowania egzaminów zgodnie z dyrektywą 2007/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz. Urz. UE L 314 z 29 listopada 2011 r., str. 36)
4.	Dyrektywa 2012/34	Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE z dnia 21 listopada 2012 r. w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego (Dz. Urz. UE L 343 z 14 grudnia 2012 r., str. 32, z późn. zm.)
5.	Dyrektywa 2016/798	Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/798 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie bezpieczeństwa kolei (Dz. Urz. UE L 138 z 26 maja 2016 r., s. 102, z późn. zm.)
6.	Jednolity certyfikat bezpieczeństwa	Dokument potwierdzający ustanowienie przez przewoźnika kolejowego systemu zarządzania bezpieczeństwem i możliwość bezpiecznego prowadzenia działalności w planowanym obszarze działalności
7.	Kodeks postępowania administracyjnego	Ustawa z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (tekst jednolity Dz. U. z 2023 r. poz. 775, z późn. zm.)
8.	Krajowy organ ds. bezpieczeństwa	<p>Pojęcie to obejmuje trzy przypadki:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) krajowy podmiot, któremu powierzono zadania w zakresie bezpieczeństwa kolei zgodnie z niniejszą dyrektywą; b) każdy podmiot, któremu zadania, o których mowa w lit. a, zostały powierzone przez grupę państw członkowskich w celu zapewnienia ujednolicenia systemu bezpieczeństwa; c) każdy podmiot, któremu zadania, o których mowa w lit. a, zostały powierzone przez państwo członkowskie i państwo trzecie w celu zapewnienia ujednolicenia systemu bezpieczeństwa, pod warunkiem, że Unia zawarła w tym celu umowę z zainteresowanym państwem trzecim lub że to państwo członkowskie zawarło taką umowę, zgodnie z upoważnieniem udzielonym w tym celu przez Unię. <p>W Polsce rolą tą pełni Prezes UTK</p>
9.	KRS	Krajowy Rejestr Sądowy
10.	MMS	System Zarządzania Utrzymaniem (ang. Maintenance Management System)
11.	OSS	Punkt kompleksowej obsługi (ang. One Stop Shop)
12.	SMS	System Zarządzania Bezpieczeństwem (ang. Safety Management System)
13.	Rozporządzenie 2016/796	Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/796 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie Agencji Kolejowej Unii Europejskiej i uchylenia rozporządzenia (WE) nr 881/2004 (Dz. Urz. UE L 138 z 26 maja 2016 r., s. 1)

14.	Rozporządzenie 2018/762	Rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2018/762 z dnia 8 marca 2018 r. ustanawiające wspólne metody oceny bezpieczeństwa w odniesieniu do wymogów dotyczących systemu zarządzania bezpieczeństwem na podstawie dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/798 oraz uchylające rozporządzenia Komisji (UE) nr 1158/2010 i (UE) nr 1169/2010 (Dz. Urz. UE L 129 z 25 maja 2018 r., s. 26, z późn. zm.)
15.	Rozporządzenie 2018/763	Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2018/763 z dnia 9 kwietnia 2018 r. ustanawiające praktyczne zasady wydawania jednolitych certyfikatów bezpieczeństwa przedsiębiorstwom kolejowym na podstawie dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/798 oraz uchylające rozporządzenie Komisji (WE) nr 653/2007 (Dz. Urz. UE L 129 z 25 maja 2018 r., s. 49, z późn. zm.)
16.	Rozporządzenie 2018/764	Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2018/764 z dnia 2 maja 2018 r. w sprawie honorariów i opłat pobieranych przez Agencję Kolejową Unii Europejskiej i warunków ich płatności (Dz. Urz. UE L 129 z 25 maja 2018 r., s. 68, z późn. zm.)
17.	Rozporządzenie 2019/779	Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2019/779 z dnia 16 maja 2019 r. ustanawiające szczegółowe przepisy dotyczące systemu certyfikacji podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie pojazdów zgodnie z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/798 oraz uchylające rozporządzenie Komisji (UE) nr 445/2011 (Dz. Urz. UE L 139 I z 27 maja 2019 r., s. 360, z późn. zm.)
18.	Rozporządzenie 2021/1903	Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2021/1903 z dnia 29 października 2021 r. zmieniające rozporządzenie wykonawcze (UE) 2018/764 w sprawie honorariów i opłat pobieranych przez Agencję Kolejową Unii Europejskiej i warunków ich płatności (Dz. Urz. UE L 387 z 3 listopada 2021 r., s. 126, z późn. zm.)
19.	Rozporządzenie o opłatach skarbowych	Rozporządzenie Ministra Finansów z dnia 28 września 2007 r. w sprawie zapłaty opłaty skarbowej (Dz. U. z 2007 r. nr 187 poz. 1330)
20.	Rozporządzenie w sprawie opłat pobieranych przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego	Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 22 lipca 2021 r. w sprawie opłat pobieranych przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego (Dz. U. poz. 1358, z późn. zm.)
21.	Rozporządzenie w sprawie ubezpieczenia przewoźnika	Rozporządzenie Ministra Rozwoju i Finansów z dnia 25 maja 2017 r. w sprawie ubezpieczenia przewoźnika kolejowego (Dz. U. z 2017 r. poz. 1033)
22.	Ustawa o opłacie skarbowej	Ustawa z dnia 16 listopada 2006 r. o opłacie skarbowej (tekst jednolity: Dz. U. z 2023 r. poz. 2111.)
23.	Ustawa o transporcie kolejowym	Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2023 r. poz. 1786, z późn. zm.)
24.	Ustawa z dnia 30 marca 2021 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym	Ustawa z dnia 30 marca 2021 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2021 r., poz. 780) Ustawa ta stanowi transpozycję do polskiego prawa dyrektyw 2016/797 o interoperacyjności kolei oraz 2016/798 o bezpieczeństwie kolei.
25.	TSI Ruch kolejowy	Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2019/773 z dnia 16 maja 2019 r. w sprawie technicznej specyfikacji interoperacyjności w zakresie podsystemu „Ruch kolejowy” systemu kolei w Unii Europejskiej i uchylające decyzję 2012/757/UE (Dz. Urz. UE L 139 I z 27 maja 2019 r., s. 5, z późn. zm.)

26.	Wnioskodawca	Przewoźnik kolejowy ubiegający się o wydanie jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa
-----	--------------	---



Uwaga! Każdorazowo aktualność przepisów prawa należy sprawdzić w odpowiednich systemach tj. Internetowym Systemie Aktów Prawnych, dla przepisów krajowych oraz w serwisie [eur-lex.europa.eu.](http://eur-lex.europa.eu), dla przepisów europejskich.



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