

Przewodnik



Połączony przewodnik dotyczący przyznawania jednolitych certyfikatów bezpieczeństwa

Niniejszy dokument stanowi prawnie niewiążące wytyczne Agencji Kolejowej Unii Europejskiej. Pozostaje on bez uszczerbku dla procesów decyzyjnych przewidzianych w obowiązującym ustawodawstwie UE. Ponadto dokonywanie wiążącej wykładni prawa Unii należy do wyłącznych kompetencji Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej.

Dokument ukończony w grudniu 2024 r.

Pierwsze wydanie

Luksemburg: Urząd Publikacji Unii Europejskiej, 2025

© Agencja Kolejowa Unii Europejskiej, 2025

O ile nie zaznaczono inaczej, ponowne wykorzystanie tego dokumentu jest dozwolone na mocy licencji Creative Commons Attribution 4.0 International (CC BY 4.0) (<https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>). Oznacza to, że ponowne wykorzystanie jest dozwolone pod warunkiem, że autor zostanie wymieniony, a wszelkie wprowadzone zmiany zostaną uwzględnione.

Przewodnik

Połączony przewodnik dotyczący przyznawania jednolitych certyfikatów bezpieczeństwa

Treść

1. Wprowadzenie	4
1.1. Cel przewodnika	4
1.2. Do kogo skierowany jest niniejszy przewodnik?	5
1.3. Zakres stosowania	5
1.4. Struktura przewodnika	6
1.5. Europejskie ramy prawne	7
2. Warunki, jakie należy spełnić, aby złożyć wniosek o jednolity certyfikat bezpieczeństwa	9
3. Jak złożyć wniosek o jednolity certyfikat bezpieczeństwa?	12
3.1. Składanie wniosku	12
3.2. Punkt kompleksowej obsługi	14
3.3. Wybór organu ds. certyfikacji w zakresie bezpieczeństwa	16
3.4. Polityka językowa	17
3.5. Honoraria i opłaty	18
4. Struktura i treść dokumentacji wniosku	20
5. Procedura oceny bezpieczeństwa	22
5.1. Wsparcie przygotowawcze	24
5.2. Wpłynięcie wniosku	26
5.3. Kontrola wstępna	28
5.4. Ocena szczegółowa	33
5.5. Podjęcie decyzji i zakończenie oceny	37
6. Ramy czasowe oceny bezpieczeństwa	38
7. Środki awaryjne	40
8. Uzgodnienia w kwestii komunikacji	41
9. Zarządzanie kwestiami	42
9.1. Korzystanie z dziennika kwestii	42
9.2. Klasyfikacja kwestii	43
10. Zapewnienie jakości	47
11. Audyty, inspekcje lub wizyty	48
12. Współpraca pomiędzy procesami oceny i nadzoru	50
13. Ośrodki szkoleniowe, podmioty odpowiedzialne za utrzymanie i transport towarów niebezpiecznych	51

14.Arbitraż, przegląd i odwołanie	52
14.1. Arbitraż.....	52
14.2 Przegląd	53
14.3 Odwołanie.....	54
14.4 Kontrola sądowa	55
15.Aktualizacja lub odnowienie jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa.....	56
15.1 Ocena potrzeby aktualizacji jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa.....	57
15.2 Rodzaj i zakres działalności	58
15.3 Rozszerzenie obszaru działalności:.....	59
15.4 Zmiany w ramach regulacyjnych w dziedzinie bezpieczeństwa	59
15.5 Zmiany w warunkach, na podstawie których wydano jednolity certyfikat bezpieczeństwa.....	59
15.6 Przykłady zmian, które mogą wymagać aktualizacji certyfikatu bezpieczeństwa.....	60
16.Odnowienie jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa	63
17.Ograniczenie lub cofnięcie jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa.....	64
ZAŁĄCZNIK 1 Instrukcje w odniesieniu do treści wniosku o jednolity certyfikat bezpieczeństwa	66
ZAŁĄCZNIK 2 Wykaz kwestii, które należy zawrzeć w przewodniku dotyczącym wniosków opracowanym przez krajowy organ ds. bezpieczeństwa.	70
ZAŁĄCZNIK 3 Szablon planu działania	72
ZAŁĄCZNIK 4 Instrukcje dla organu ds. certyfikacji w zakresie bezpieczeństwa dotyczące wypełniania pól w punkcie kompleksowej obsługi w celu wydania jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa.....	73
Dodatek Wzór tabeli orientacyjnej w odniesieniu do wymogów określonych w przepisach krajowych	75

1. Wprowadzenie

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

Jednolity certyfikat bezpieczeństwa stanowi dowód, że przedsiębiorstwo kolejowe ustanowiło system zarządzania bezpieczeństwem i jest zdolne do spełnienia obowiązków prawnych, o których mowa w art. 10 ust. 3 dyrektywy (UE) 2016/798.

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

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

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

Niniejsze wytyczne są żywym dokumentem opracowanym we współpracy z krajowymi organami ds. bezpieczeństwa i przedstawicielami sektora. Ma on być stale udoskonalany w oparciu o informacje zwrotne od użytkowników i z uwzględnieniem doświadczeń zdobytych w trakcie wdrażania dyrektywy (UE) 2016/798 i odpowiednich przepisów prawa Unii.

1.1. Cel przewodnika

Niniejsze wytyczne zawierają informacje zarówno dla krajowych organów ds. bezpieczeństwa, jak i wnioskodawców, dotyczące procesu i kwestii, na które należy zwrócić uwagę. Należy go czytać w powiązaniu z wytycznymi na stronie internetowej Agencji dotyczącymi korzystania z punktu kompleksowej obsługi (ang. *One Stop Shop*, OSS). Wzory i formularze, o których mowa w niniejszym dokumencie, są dostępne w punkcie kompleksowej obsługi.

W dokumencie opisano w szczególności:

- ▶ warunki, jakie należy spełnić, aby złożyć wniosek o jednolity certyfikat bezpieczeństwa;
- ▶ proces składania wniosku o jednolity certyfikat bezpieczeństwa;

- ▶ strukturę i treść dokumentacji wniosku składanej przez przedsiębiorstwo kolejowe;
- ▶ szczegółowe informacje o przebiegu oceny bezpieczeństwa;
- ▶ warunki aktualizacji lub odnowienia jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa;
- ▶ warunki dokonywania przeglądu decyzji i odwoływania się do nich oraz
- ▶ warunki ograniczenia lub cofnięcia jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa.

1.2. Do kogo skierowany jest niniejszy przewodnik?

Niniejszy dokument jest skierowany do przedsiębiorstw kolejowych (zwanymi dalej „wnioskodawcami”), które chcą złożyć wniosek o wydanie jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa, a także do Agencji i krajowych organów ds. bezpieczeństwa w trakcie przeprowadzania oceny bezpieczeństwa wniosków o wydanie certyfikatu bezpieczeństwa.

1.3. Zakres stosowania

Niniejszy dokument dostarcza szczegółowych informacji praktycznych, które mają służyć jako wsparcie dla wnioskodawców i organów w zakresie zrozumienia wymogów dotyczących jednolitych certyfikatów bezpieczeństwa ustanowionych w europejskich ramach prawnych. Niniejszy przewodnik uzupełniają:

Przewodniki dotyczące wniosków krajowych organów ds. bezpieczeństwa.

Przewodnik opracowany przez krajowy organ ds. bezpieczeństwa powinien opisywać i objaśniać krajowe przepisy proceduralne, w tym dokumenty, które wnioskodawca musi przedłożyć, aby wykazać zgodność z przepisami krajowymi, opisywać i objaśniać obowiązującą politykę językową krajowego organu ds. bezpieczeństwa (lub państwa członkowskiego) oraz dodatkowe informacje na temat odwoływania się od decyzji krajowego organu ds. bezpieczeństwa.

Przewodnik i samouczki dotyczące korzystania z punktu kompleksowej obsługi są dostępne na stronie internetowej Agencji.

Noty wyjaśniające dotyczące procedury oceny bezpieczeństwa dla jednolitych certyfikatów bezpieczeństwa są opublikowane na stronie internetowej Agencji.

Wnioskodawcom zaleca się uważne zapoznanie się z odpowiednimi przewodnikami krajowymi oraz skontaktowanie się z odpowiednimi krajowymi organami ds. bezpieczeństwa w celu uzyskania porady dotyczącej dowodów wymaganych w celu spełnienia wymogów krajowych. W przypadku stacji granicznych informacje można znaleźć na stronie internetowej Agencji; dodatkowo zdecydowanie zalecane jest zwrócenie się do odpowiednich krajowych organów ds. bezpieczeństwa o bieżące stanowisko w tej sprawie.

We wszystkich przypadkach wnioskodawcy, który kontaktuje się z krajowym organem ds. bezpieczeństwa i który rozważa złożenie wniosku do Agencji, należy zalecić skontaktowanie się z Agencją za pośrednictwem formularza kontaktowego na stronie internetowej w celu omówienia potencjalnych planów i ram czasowych składania wniosku. Celem tej dyskusji

jest pomoc zarówno Agencji, jak i wnioskodawcy w planowaniu wniosku oraz uniknięcie popełnienia przez wnioskodawcę błędów we wniosku, które wymagałyby jego zamknięcia i ponownego złożenia.

Aby uzyskać bardziej szczegółowe informacje na temat tego, jak spełnić określone wymagania dotyczące systemu zarządzania bezpieczeństwem, wnioskodawcy i organy powinny zapoznać się z Przewodnikiem dotyczącym wymogów systemu zarządzania bezpieczeństwem dostępnym na stronie internetowej ERA.

1.4. Struktura przewodnika

Niniejszy dokument dotyczy przyznania pojedynczego certyfikatu bezpieczeństwa. Stanowi on również część kompendium wytycznych Agencji wspierających przedsiębiorstwa kolejowe, zarządców infrastruktury, krajowe organy ds. bezpieczeństwa i Agencję w wypełnianiu funkcji i wykonywaniu zadań zgodnie z dyrektywą (UE) 2016/798. Jak wspomniano powyżej, uzupełnieniem informacji opublikowanych w niniejszym przewodniku będą inne wytyczne, które zostaną opracowane przez krajowe organy ds. bezpieczeństwa.

Rysunek 1: Kompendium wytycznych Agencji



1.5. Europejskie ramy prawne

Dyrektywa (UE) 2016/798 w sprawie bezpieczeństwa kolei (dyrektywa w sprawie bezpieczeństwa kolei) to jeden z trzech aktów ustawodawczych, które tworzą techniczny filar czwartego pakietu kolejowego. Jednym z jej celów jest uproszczenie i harmonizacja procesu oceny bezpieczeństwa z korzyścią dla wnioskodawców ubiegających się o jednolity certyfikat bezpieczeństwa. Pomoże to zmniejszyć obciążenie wnioskodawców i ograniczyć ponoszone przez nich koszty, niezależnie od planowanego obszaru działalności i organu odpowiedzialnego za wydanie jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa.

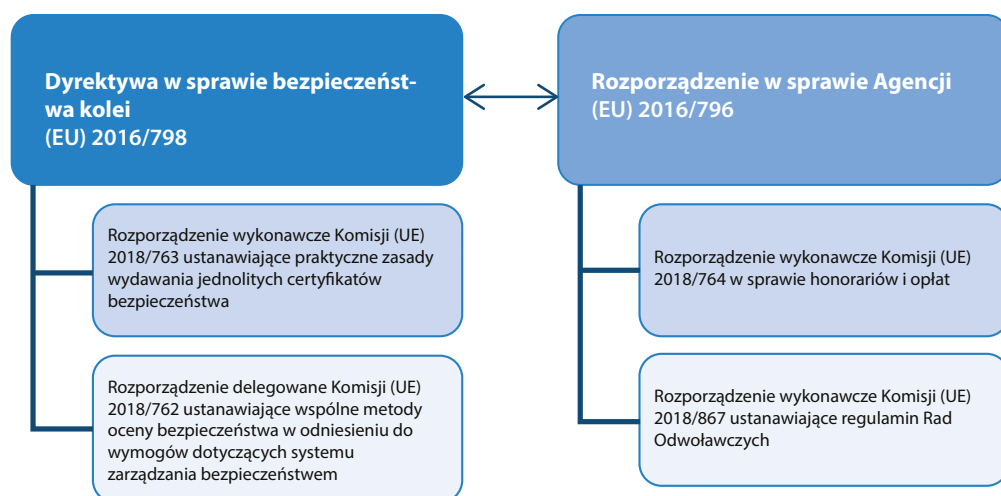
Zgodnie z dyrektywą (UE) 2016/798 jednolity certyfikat bezpieczeństwa służy jako dowód na to, że dane przedsiębiorstwo kolejowe:

ustanowiło system zarządzania bezpieczeństwem zgodnie z art. 9 dyrektywy (UE) 2016/798;

- ▶ spełnia wymogi określone w odnośnych zgłoszonych przepisach krajowych oraz
- ▶ może bezpiecznie prowadzić działalność.

Na [rysunku 2](#) poniżej przedstawiono ogólne informacje na temat europejskich ram prawnych istotnych w kontekście wydawania jednolitych certyfikatów bezpieczeństwa.

Rysunek 2: Przegląd europejskich ram prawnych



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

Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2018/763 w sprawie określenia praktycznych ustaleń dotyczących wydawania jednolitych certyfikatów bezpieczeństwa dodatkowo zwiększa stopień harmonizacji podejścia do certyfikacji bezpieczeństwa na szczeblu unijnym i sprzyja współpracy między wszystkimi stronami zaangażowanymi w procedurę oceny bezpieczeństwa. Dlatego też w rozporządzeniu wyjaśniono obowiązki spoczywające na Agencji, krajowych organach ds. bezpieczeństwa i wnioskodawcy oraz ustanowiono

przepisy niezbędne do zapewnienia sprawnej współpracy między nimi. W załączniku II do tego rozporządzenia przedstawiono uporządkowaną i podlegającą audytowi procedurę służącą zapewnieniu, aby właściwe organy (tj. Agencja i krajowe organy ds. bezpieczeństwa) podejmowały podobne decyzje w podobnych okolicznościach, oraz zagwarantowaniu odpowiedniego stopnia pewności co do tego, że wszystkie organy przeprowadzają ocenę w podobny sposób.

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

Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2018/764 zmienione **rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2021/1903** określa honoraria i opłaty pobierane przez Agencję i warunki ich płatności, w szczególności:

- ▶ honoraria i opłaty pobierane przez Agencję z tytułu wnoszonych do niej wniosków, uwzględniając koszty wykonywania zadań powierzonych krajowemu organowi ds. bezpieczeństwa oraz opłaty za usługi świadczone przez Agencję.
- ▶ Możliwość zniżki dla małych i średnich przedsiębiorstw
- ▶ Honoraria i opłaty pobierane przez krajowy organ ds. bezpieczeństwa z tytułu wnoszonych do niego krajowych wniosków nie wchodzą w zakres powyższego rozporządzenia, a zatem podlegają przepisom na szczeblu krajowym.

W **rozporządzeniu wykonawczym Komisji (UE) 2018/867** ustanowiono wewnętrzny regulamin Rad Odwoławczych Agencji. Regulamin ten opisuje mianowicie procedurę stosowaną podczas postępowania odwoławczego lub arbitrażowego odnoszącego się do Agencji wydającej jednolity certyfikat bezpieczeństwa. Regulamin ten zawiera szczegółowe informacje dotyczące wniesienia odwołania, pracy i zasad głosowania Rad Odwoławczych, warunków zwrotu wydatków jej członków itd.

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

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

Przedsiębiorstwa kolejowe, których działalność podstawowa polega na świadczeniu usług w transporcie towarowym lub pasażerskim, muszą posiadać licencję, o której mowa w dyrektywie 2012/34/UE, niezależnie od tego, czy prowadzona przez nie działalność ogranicza się wyłącznie do dostarczania pojazdów trakcyjnych, czy też nie. Przed uzyskaniem dostępu do infrastruktury kolejowej warunek, który przedsiębiorstwa kolejowe muszą spełnić to dysponowanie ważną licencją i ważnym jednolitym certyfikatem bezpieczeństwa. Wnioskodawca musi w niektórych przypadkach posiadać zarówno licencję, jak i jednolity certyfikat bezpieczeństwa, aby rozpocząć działalność, jednakże nie jest wymagane, aby wnioskodawca posiadał już licencję **przed** złożeniem wniosku o jednolity certyfikat bezpieczeństwa lub odwrotnie – oba procesy mogą być prowadzone równolegle. Oba procesy **muszą** jednak zostać zakończone przed rozpoczęciem świadczenia usług.

Przepisy dyrektywy (UE) 2016/798 obowiązują wyłącznie w odniesieniu do przedsiębiorstw kolejowych objętych jej zakresem stosowania. To, czy dane działanie jest objęte zakresem stosowania dyrektywy, zależy od tego, w jaki sposób dyrektywa ta została transponowana w poszczególnych państwach członkowskich. Państwa członkowskie mogą ustanowić wyłączenia z zakresu obowiązywania dyrektywy (UE) 2016/798; tym samym posiadanie jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa może nie być konieczne w przypadku:

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

Krajowe organy ds. bezpieczeństwa uprasza się o określenie i wyjaśnienie w swoich odpowiednich przewodnikach dotyczących wniosków, czy w ich państwach członkowskich ustanowiono jakiekolwiek z wymienionych powyżej wyłączeń. Przedsiębiorstwom kolejowym zaleca się skonsultowanie się z krajowymi organami ds. bezpieczeństwa, aby zrozumieć, co ma zastosowanie do ich szczególnej sytuacji. Usługi manewrowe mogą potencjalnie wymagać jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa w zależności od tego, czy wchodzą one w zakres lit. a) powyżej, czy też nie (kwestia transpozycji w każdym państwie członkowskim). Jeśli tak, ważne jest, aby w punkcie kompleksowej obsługi wnioskodawca jasno określił, czy zamierza świadczyć usługi transportu towarowego i usługi manewrowe, w którym to przypadku musi wybrać usługi transportu towarowego, czy „tylko manewry”, w którym to przypadku wybiera tę zakładkę w punkcie kompleksowej obsługi.

W niektórych przypadkach wyłączenia ustanowione przez dane państwo(-a) członkowskie w odniesieniu do planowanego obszaru działalności obejmującego więcej niż jedno państwo członkowskie mogą nie pokrywać się ze sobą. Na przykład działalność prowadzona na bocznicach stanowiących element infrastruktury kolejowej będącej własnością prywatną może być wyłączona z zakresu obowiązywania dyrektywy (UE) 2016/798 w jednym państwie członkowskim, ale nie w innym państwie członkowskim. W takiej sytuacji przedsiębiorstwo kolejowe musi opisać i wyjaśnić w swoim wniosku rodzaj lub rodzaje działalności w poszczególnych państwach członkowskich, w których zamierza prowadzić działalność, wskazując także w razie potrzeby wszelkie specyficzne wymogi krajowe związane z danym rodzajem lub danymi rodzajami działalności (zob. też pkt 2.6 w załączniku I).

W każdym razie we wniosku o jednolity certyfikat bezpieczeństwa należy zawsze wskazać rodzaj lub rodzaje działalności, jakie planuje się prowadzić na danym obszarze działalności. Na przykład przedsiębiorstwo kolejowe zajmujące się wyłącznie zapewnianiem trakcji do przewozu wagonów towarowych musi posiadać jednolity certyfikat bezpieczeństwa na świadczenie usług transportu towarowego (obejmujący przewóz ładunków niebezpiecznych lub nie). Jeżeli to samo przedsiębiorstwo zamierza również zapewniać trakcję do przewozu wagonów pasażerskich, musi ono posiadać jednolity certyfikat bezpieczeństwa na transport towarowy, jak i przewóz osób (obejmujący lub nieobejmujący przewóz ładunków niebezpiecznych i obejmujący lub nieobejmujący przewóz kolejami dużych prędkości). Jeżeli przewóz dotyczy jedynie pustych wagonów pasażerskich, wówczas przedsiębiorstwo prowadzi działalność wyłącznie w charakterze przedsiębiorstwa świadczącego usługi w zakresie transportu towarowego. Przedsiębiorstwa obsługujące pojazdy wykorzystywane do prac w zakresie utrzymania torów w sieci kolejowej wchodzącej w zakres terytorialny dyrektywy (UE) 2016/798 w danym państwie członkowskim muszą **albo** posiadać własny jednolity certyfikat bezpieczeństwa jako operatora usług kolejowego transportu towarowego, albo, jeśli jest to dozwolone w danym państwie członkowskim, świadczyć swoje usługi w charakterze podwykonawców, w którym to przypadku będą działać na podstawie autoryzacji w zakresie bezpieczeństwa tego zarządcy infrastruktury. W tym drugim przypadku zarządca infrastruktury ponosi pełną odpowiedzialność za dostarczone produkty lub świadczone usługi, a jego podwykonawca nie jest zobowiązany do posiadania jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa.



W ramach prowadzonej przez siebie działalności zarządcy infrastruktury mogą być zmuszeni do korzystania z pociągów, pojazdów służących do kontroli infrastruktury, maszyn torowych lub innych pojazdów specjalnego przeznaczenia w różnych celach, takich jak: przewóz

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

materiałów lub pracowników w celach budowlanych lub w celach związanych z utrzymaniem infrastruktury, konserwacja obiektów infrastrukturalnych lub zarządzanie sytuacjami nadzwyczajnymi. W takich przypadkach przyjmuje się, że **zarządca infrastruktury działa w charakterze przedsiębiorstwa kolejowego objętego systemem zarządzania bezpieczeństwem i autoryzacją w zakresie bezpieczeństwa zarządcy, dlatego też nie musi występować o wydanie odrębnego jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa**, niezależnie od tego, czy jest właścicielem stosownych pojazdów, czy też nie.

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



Działalność taka jak transport pojazdów wojskowych z powiązanymi wagonami dla personelu wojskowego nie jest uważana za działalność pasażerską, ponieważ główną działalnością jest transport towarowy pojazdów. Ta sama logika ma zastosowanie do przewozów kolejowych, w których samochody ciężarowe są ładowane na wagony towarowe jako ładunek, a kierowcy ciężarówek są przewożeni tym samym pociągiem w oddzielnym wagonie pasażerskim.



Nowi użytkownicy prowadzący działalność kolejową powinni mieć świadomość, że będą musieli przedstawić swoje plany biznesowe dotyczące proponowanej działalności wraz z wszelkimi umowami wstępnymi lub innymi porozumieniami, aby wykazać, że dysponują elementami umożliwiającymi ocenę pod kątem wymogów określonych w rozporządzeniu (UE) 2018/762. Powinni również dokładnie zastanowić się, kiedy złożyć wniosek, ponieważ plany z kilkuletnim wyprzedzeniem sprawiają, że ocena części systemu zarządzania bezpieczeństwem będzie problematyczna.



3. Jak złożyć wniosek o jednolity certyfikat bezpieczeństwa?

3.1. Składanie wniosku ⁽¹⁾

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



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

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

Takie ramy czasowe mają na celu ograniczenie potencjalnego ryzyka związanego z wydłużeniem czasu poświęconego na ocenę, na przykład jeśli dokumentacja wniosku nie jest zadowalająca i wnioskodawca potrzebuje dodatkowego czasu na dostarczenie dodatkowych informacji. Może to uniemożliwić rozpoczęcie działalności w planowanym terminie lub zakłócić ciągłość działania już certyfikowanego przedsiębiorstwa kolejowego ([zob. też sekcja 7](#)). Wnioskodawcy powinni mieć świadomość, że w normalnych okolicznościach datą wydania decyzji (data wydania jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa) będzie data rozpoczęcia obowiązywania certyfikatu. Wnioskodawcy powinni pamiętać, że ramy czasowe są takie same dla wniosków o nowe, aktualizowane i odnowione certyfikaty. W dwóch ostatnich przypadkach oczekuje się jednak, że organ ds. certyfikacji w zakresie bezpieczeństwa przyjmie podejście proporcjonalne koncentrujące się na zmianach lub nierozstrzygniętych kwestiach od czasu poprzedniej oceny oraz na wynikach wszelkich działań nadzorczych, które miały miejsce między wydaniem pierwotnego certyfikatu a obecnym wnioskiem.

Wniosek o jednolity certyfikat bezpieczeństwa może zostać odrzucony ze względów formalnych, np. w sytuacjach opisanych poniżej (należy pamiętać, że w niektórych przypadkach stosowne może być odrzucenie wniosku):

⁽¹⁾ Przed złożeniem wniosku zaleca się, aby wnioskodawca skontaktował się ze wszystkimi zaangażowanymi organami ds. certyfikacji w zakresie bezpieczeństwa i rozważył złożenie wniosku o wsparcie przygotowawcze.

3. Jak złożyć wniosek o jednolity certyfikat bezpieczeństwa?

- (a) jeżeli wnioskodawca złoży wniosek (o nowy certyfikat, aktualizację certyfikatu lub odnowienie certyfikatu), podczas gdy inny złożony przez niego wniosek nie został jeszcze rozpatrzony, niezależnie do rodzaju, zakresu i obszaru działalności;
- (b) jeżeli wnioskodawca posiada już ważny jednolity certyfikat bezpieczeństwa wydany przez organ ds. certyfikacji w zakresie bezpieczeństwa i chce poszerzyć swój obszar działalności w innym państwie członkowskim lub w innych państwach członkowskich, składając wniosek o nowy jednolity certyfikat bezpieczeństwa w danym państwie członkowskim lub danych państwach członkowskich właściwych dla rozszerzonego obszaru działalności;
- (c) jeżeli wnioskodawca posiada już ważny jednolity certyfikat bezpieczeństwa i złożył wniosek o „nowy” certyfikat, niezależnie od rodzaju, zakresu i obszaru działalności;
- (d) jeżeli nie istnieje jeszcze ważny jednolity certyfikat bezpieczeństwa w przypadku wnioskodawcy, który składa wniosek o odnowienie lub aktualizację certyfikatu;
- (e) wniosek może również zostać odrzucony ze względu na nieprzedłożenie ważnych dowodów zgodności z wymogami określonymi w rozporządzeniu (UE) 2018/762 – wymogami dotyczącymi systemu zarządzania bezpieczeństwem.

Należy zauważyć, że każdy **pierwszy** wniosek o wydanie jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa, niezależnie od tego, czy wnioskodawca wcześniej posiadał certyfikat bezpieczeństwa, czy nie, powinien być składany w punkcie kompleksowej obsługi jako „nowy” wniosek. Jeżeli wnioskodawca dysponuje wcześniejszym certyfikatem bezpieczeństwa w ramach poprzedniego systemu, może to zostać uwzględnione przez organ ds. certyfikacji w zakresie bezpieczeństwa przy dokonywaniu oceny dokumentacji.

Ogólnie rzecz biorąc, po złożeniu wniosku w punkcie kompleksowej obsługi nie można go zmienić, chyba że wnioskodawca zwróci się o to, a organ ds. certyfikacji w zakresie bezpieczeństwa ponownie otworzy część wniosku w związku z zaistniałą kwestią. W trakcie przeprowadzania oceny wnioskodawca może wystąpić również o przerwanie procedury rozpatrywania złożonego przez siebie wniosku, np. aby ograniczyć koszty w przypadku, gdy uzna, że wniosek nie jest wystarczająco dobrze przygotowany, aby mógł zostać pomyślnie rozpatrzony. Takie wnioski muszą zostać skierowane drogą urzędową do organu ds. certyfikacji w zakresie bezpieczeństwa i zgłoszone w punkcie kompleksowej obsługi za pośrednictwem dziennika kwestii (zob. [sekcja 3.2](#)).

Wnioskodawca może rozpocząć procedurę składania nowego wniosku od wcześniejszego wniosku o wsparcie przygotowawcze (zob. [sekcja 5.1](#)). Pozwala to uniknąć niespójności między poszczególnymi wnioskami, przyspieszając procedurę składania wniosku.

We wszystkich przypadkach zdecydowanie zaleca się, aby wnioskodawca, który rozważy złożenie wniosku do Agencji, skontaktował się z Agencją za pośrednictwem formularza kontaktowego na stronie internetowej w celu omówienia potencjalnych planów i harmonogramu składania wniosku. Celem tej dyskusji jest pomoc zarówno Agencji, jak i wnioskodawcy w planowaniu wniosku oraz uniknięcie popełnienia przez wnioskodawcę błędów we wniosku, które wymagałyby jego zamknięcia i ponownego złożenia.

3.2. Punkt kompleksowej obsługi

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

Aby złożyć wniosek o jednolity certyfikat bezpieczeństwa, wnioskodawca musi mieć zarejestrowanego użytkownika w punkcie kompleksowej obsługi. Zgodnie z obowiązującą definicją użytkownik to osoba fizyczna wyznaczona przez wnioskodawcę do zarządzania procesem składania wniosku w punkcie kompleksowej obsługi. Zaleca się, aby tym zarejestrowanym użytkownikiem był ktoś z organizacji wnioskodawcy, a organizacja wprowadziła środki zapewniające, że zawsze ma zarejestrowanego użytkownika. Jednocześnie użytkownik składający wniosek w punkcie kompleksowej obsługi staje się osobą odpowiedzialną za kontakty, do której kierowane są wszystkie wiadomości dotyczące wniosku. Osoba odpowiedzialna za kontakty wnioskodawcy może jednak przekazać swoje uprawnienia do uzyskania dostępu do wniosku innym osobom ze swojej organizacji (lub spoza niej). Instrukcje dotyczące tego, jak to zrobić, można znaleźć w przewodniku dla użytkowników OSS na stronie internetowej Agencji. Wnioskodawca ponosi wyłączną odpowiedzialność za zarządzanie użytkownikami wewnątrz swojej organizacji oraz za zarządzanie prawami dostępu powiązanych z wnioskami.

W przypadku organów odpowiedni pracownicy muszą być zarejestrowanymi użytkownikami punktu kompleksowej obsługi przypisanego do wniosku przez kierownika programu odpowiednich organów po otrzymaniu powiadomienia o nowym wniosku ich dotyczącym. Z definicji użytkownik to osoba fizyczna przypisana przez organ do zarządzania oceną bezpieczeństwa w punkcie kompleksowej obsługi. Wyłączna odpowiedzialność za zarządzanie użytkownikami w ramach organu (np. w przypadku zwolnienia chorobowego) oraz powiązanych prawami dostępu do wniosków spoczywa na danym organie i osobie zarządzającej programami w tym organie.

Zadaniem punktu kompleksowej obsługi jest rejestrowanie wyników i rezultatów procesu oceny, uwzględniając powody jej przeprowadzenia. Zarówno wnioskodawca, jak i podmioty oceniające powinny wziąć pod uwagę, że cała odpowiednia komunikacja powinna być rejestrowana w OSS. Dostarcza on również wnioskodawcy informacji na temat statusu wszystkich etapów procedury oceny bezpieczeństwa, rezultatów oceny i decyzji w kwestii wydania jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa. Wnioskodawca może zapoznać się z wynikami i rezultatami oceny po jej zatwierdzeniu przez odpowiedni organ. Jeżeli w ocenę bezpieczeństwa zaangażowanych jest kilka organów, Agencja zestawia wyniki i rezultaty oceny przeprowadzonej przez poszczególne organy. Za pośrednictwem punktu kompleksowej obsługi wnioskodawcy przekazuje się następnie decyzję w kwestii wydania jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa wraz ze stosownym uzasadnieniem. Podobnie w przypadku gdy Agencja jest organem ds. certyfikacji w zakresie bezpieczeństwa, wysyłanie powiadomień o wystawieniu faktur obsługiwane jest z poziomu punktu kompleksowej obsługi.

Z poziomu punktu kompleksowej obsługi można również zarządzać konfiguracją wszystkich zamieszczonych tam dokumentów. Pracownicy organów biorących udział

3. Jak złożyć wniosek o jednolity certyfikat bezpieczeństwa?

w procesie przeprowadzania oceny bezpieczeństwa dysponują niezbędnymi danymi uwierzytelniającymi uprawniającymi ich do uzyskania dostępu do wszystkich dokumentów i informacji dotyczących wniosku, do którego ich przypisano (tj. do dokumentacji wniosku oraz innych dokumentów lub informacji związanych z oceną). Pracownicy organu dysponują dostępem do wyników i rezultatów oceny przeprowadzonej przez inny organ w trybie tylko do odczytu. Mogą oni również – podobnie jak wnioskodawca – składać nowe lub zmienione dokumenty w trakcie przeprowadzania oceny, aby uzasadnić swoją decyzję. Dokumentów zapisanych w systemie nie można usuwać – można je wyłącznie zastąpić nowszą wersją.

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

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

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

wchodzi w zakres wyłącznej odpowiedzialności Agencji, która określa odpowiednie specyfikacje. W związku z tym, w odniesieniu do wspomnianych wyżej kwestii administracyjnych, wszystkie krajowe organy ds. bezpieczeństwa zaangażowane w ocenę wniosku (w przypadku gdy Agencja pełni funkcję organu ds. certyfikacji w zakresie bezpieczeństwa) powinny uznać wszelkie wnioski składane w ramach punktu kompleksowej obsługi za ważne, biorąc również pod uwagę fakt, że jeżeli Agencja pełni funkcję organu ds. certyfikacji w zakresie bezpieczeństwa, podlega ona prawu UE, a nie wymogom krajowym określonym w krajowym prawie administracyjnym państw członkowskich UE.

W poniższej tabeli podsumowano najważniejsze funkcje punktu kompleksowej obsługi:

Tabela 1: Najważniejsze funkcje punktu kompleksowej obsługi

Wnioskodawca	Organy zaangażowane w przeprowadzanie oceny bezpieczeństwa
▶ składanie dokumentacji wniosku w formie elektronicznej;	▶ potwierdzanie wpłynięcia wniosku;
▶ zarządzanie konfiguracją dokumentacji wniosku (biblioteka);	▶ zarządzanie konfiguracją dokumentacji oceny (biblioteka);

Wnioskodawca	Organy zaangażowane w przeprowadzanie oceny bezpieczeństwa
▶ przeglądanie informacji dotyczących najistotniejszych punktów oceny i postępów dokonanych na poszczególnych etapach oceny bezpieczeństwa (<i>pulpit nawigacyjny</i>);	▶ określanie najistotniejszych punktów procedury oceny bezpieczeństwa i informowanie o postępach w odniesieniu do poszczególnych etapów oceny bezpieczeństwa (<i>pulpit nawigacyjny</i>);
▶ rejestrowanie wiadomości wymienianych z organami (<i>dziennik kwestii</i>), co zapewnia identyfikowalność decyzji;	▶ rejestrowanie wiadomości wymienianych z wnioskodawcą (<i>dziennik kwestii</i>), co zapewnia identyfikowalność decyzji;
▶ przeglądanie wyników i rezultatów oceny (po jej zatwierdzeniu);	▶ zgłaszanie rezultatów i efektów oceny;
▶ powiadomienie o decyzji o wydaniu jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa;	▶ Informowanie o decyzji dotyczącej wydania jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa;
▶ zarządzanie wnioskami o zmianę decyzji organu ds. certyfikacji bezpieczeństwa;	▶ uwierzytelnianie użytkowników i zarządzanie nimi;
▶ uwierzytelnianie użytkowników i zarządzanie nimi;	▶ przypisywanie użytkowników do wniosków (zarządzanie rolami i uprawnieniami);
▶ przypisanie użytkowników do wniosku;	▶ zarządzanie wszystkimi wnioskami o jednolity certyfikat bezpieczeństwa przypisanymi do danego organu;
▶ zarządzanie wszystkimi wnioskami o jednolity certyfikat bezpieczeństwa złożonymi przez wnioskodawcę;	▶ rejestrowanie zdarzeń (<i>dziennik zdarzeń</i>);
▶ rejestrowanie zdarzeń (<i>dziennik zdarzeń</i>).	▶ aktualizowanie bazy danych ERADIS.

Krajowy organ ds. bezpieczeństwa może ustanowić swój własny system zarządzania informacjami, pod warunkiem, że wszelkie kwestie skierowane do wnioskodawcy będą zgłaszane lub przynajmniej rejestrowane za pośrednictwem punktu kompleksowej obsługi. Obejmuje to wszelkie niezbędne dokumenty, aby zapewnić, że identyfikowalność decyzji jest przeniesiona do punktu kompleksowej obsługi zanim rozpocznie się proces decyzyjny.

Dodatkowe informacje dotyczące funkcji punktu kompleksowej obsługi można znaleźć w podręczniku użytkownika punktu kompleksowej obsługi na [stronie Agencji](#).

3.3. Wybór organu ds. certyfikacji w zakresie bezpieczeństwa

W przypadku gdy obszar działalności jest ograniczony do jednego państwa członkowskiego, wnioskodawca może wskazać, korzystając z punktu kompleksowej obsługi, który organ – Agencja czy krajowy organ ds. bezpieczeństwa danego państwa członkowskiego – będzie odpowiedzialny za wydanie jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa.

Przedsiębiorstwa kolejowe mogą świadczyć usługi aż do stacji granicznych w sąsiednich państwach członkowskich, jeżeli takie stacje są uznawane za takie przez te państwa członkowskie. Jeżeli charakterystyka sieci i zasady funkcjonowania są podobne, takie przypadki nie wiążą się z koniecznością rozszerzenia obszaru działalności – tym samym w następstwie konsultacji i uzgodnienia z odpowiednimi krajowymi organami ds. bezpieczeństwa można je włączyć w działalność w inny sposób ograniczoną do terytorium jednego państwa członkowskiego. Od wnioskodawcy wymaga się wskazania kraju w OSS, w którym obszarem działalności będzie stacja graniczna, oraz wskazania w opisie obszaru działalności, jaki będzie zakres tej działalności, na przykład granica państwa do... (nazwa stacji lub odcinka toru).

3. Jak złożyć wniosek o jednolity certyfikat bezpieczeństwa?

Wnioskodawcom zaleca się zapoznanie się z przewodnikami dotyczącymi wniosków opracowanymi przez każde państwo członkowskie, w którym zamierzają prowadzić działalność, pod kątem dostępności i szczegółowych wymogów dotyczących stacji granicznych.

Jeżeli obszar działalności wnioskodawcy nie ogranicza się do terytorium jednego państwa członkowskiego, Agencję uznaje się domyślnie za organ ds. certyfikacji w zakresie bezpieczeństwa, a zatem w takiej sytuacji wnioskodawca nie może zmienić organu ds. certyfikacji wskazanego w punkcie kompleksowej obsługi.

Wnioskodawcy powinni mieć świadomość, że jeżeli prowadzą działalność w jednym państwie członkowskim i wybierają Agencję jako organ ds. certyfikacji w zakresie bezpieczeństwa, odpowiedni krajowy organ ds. bezpieczeństwa będzie nadal zaangażowany w procedurę w części dotyczącej przepisów krajowych.

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

Jeżeli obszar działalności ogranicza się do terytorium jednego państwa członkowskiego, na etapie wsparcia przygotowawczego ([zob. sekcja 5.1](#)) wnioskodawca może zdecydować się skierować swój wniosek do innego organu. W takim przypadku w punkcie kompleksowej obsługi należy złożyć nowy wniosek o wsparcie przygotowawcze po zakończeniu pierwszego wniosku.

3.4. Polityka językowa

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

Jeżeli funkcję organu ds. certyfikacji w zakresie bezpieczeństwa pełni Agencja, język, w którym należy sporządzić wniosek, ustala się w następujący sposób:

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

Krajowy organ ds. bezpieczeństwa właściwy dla planowanego obszaru działalności może zażądać od wnioskodawcy dostarczenia tłumaczenia części dokumentów istotnych z punktu widzenia kontroli zgodności z obowiązującymi przepisami krajowymi na język uznawany przez ten krajowy organ ds. bezpieczeństwa. Zakres takiego wymogu ogranicza się jednak

do opisanego lub wykazania w inny sposób, jak przyjęte rozwiązania w zakresie zarządzania bezpieczeństwem przyczyniają się do spełnienia wymogów ustanowionych w zgłoszonych przepisach krajowych; krajowy organ ds. bezpieczeństwa nie może natomiast zażądać przetłumaczenia całego systemu zarządzania bezpieczeństwem.

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

3.5. Honoraria i opłaty

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

Jeżeli funkcję organu ds. certyfikacji w zakresie bezpieczeństwa pełni Agencja, to honoraria i opłaty pobierane przez Agencję do celów związanych z wydawaniem nowych, zaktualizowanych lub odnowionych jednolitych certyfikatów bezpieczeństwa są zgodne z rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2018/764 zmienionym rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2021/1903 w sprawie honorariów i opłat pobieranych przez Agencję Kolejową Unii Europejskiej i warunków ich płatności. Zniżka może być dostępna po przedłożeniu odpowiednich dowodów dla małych i średnich przedsiębiorstw. Dalsze szczegółowe informacje na ten temat można znaleźć na stronie internetowej Agencji.



Honoraria i opłaty definiuje się w następujący sposób:

- ▶ **honoraria:** kwoty pobierane z tytułu uzyskania, utrzymania, aktualizacji lub cofnięcia jednolitych certyfikatów bezpieczeństwa;
- ▶ **opłaty:** kwoty pobierane z tytułu wykonania innych usług, takich jak wsparcie przygotowawcze, przeprowadzenie audytów, inspekcji lub wizyt.

Kwotę honorariów i opłat stanowi suma następujących elementów:

- ▶ liczby godzin poświęconych przez Agencję na rozpatrzenie wniosku, pomnożonej przez stawkę godzinową Agencji oraz
- ▶ odpowiednie koszty krajowych organów ds. bezpieczeństwa wynikające z rozpatrzenia krajowej części wniosku.

Stawka godzinowa Agencji jest ustalana w taki sposób, aby zrównoważyć ponoszone przez siebie koszty bezpośrednie (np. wynagrodzenie personelu, koszty podróży) i koszty pośrednie (np. koszty świadczenia usług zarządzania/wsparcia, takich jak usługi świadczone przez sekretariat i dział finansów, koszty ogólne). W obliczeniach nie uwzględnia się kosztów przeprowadzania audytów, które pobiera się niezależnie.

Wszelkie koszty związane z działaniami w zakresie wsparcia przygotowawczego ([zob. sekcja 5.1](#)) nalicza się zgodnie z powyższą metodą.

3. Jak złożyć wniosek o jednolity certyfikat bezpieczeństwa?

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

W przypadku gdy Agencja jest organem ds. certyfikacji w zakresie bezpieczeństwa, powiadomienie o wystawieniu faktur obsługiwane jest z poziomu punktu kompleksowej obsługi. Faktura jest zamieszczana w dokumentacji, a powiadomienie wraz z informacją o terminie płatności jest przesyłane zarejestrowanemu użytkownikowi wyznaczonemu przez wnioskodawcę do zarządzania dokumentacją wniosku. Proces powiadamiania odbywa się zgodnie z tymi samymi zasadami co powiadamianie o kwestiach. Termin płatności ustala się zgodnie z aktem wykonawczym w sprawie honorariów i opłat – musi on przypadać w ciągu 60 dni kalendarzowych od daty powiadomienia wnioskodawcy o wystawieniu faktury.

4. Struktura i treść dokumentacji wniosku

Dokumentacja wniosku obejmuje:

- ▶ formularz wniosku;
- ▶ Jeżeli wnioskodawca dysponuje specjalnym adresem do wystawiania faktur, zaleca się umieszczenie tych informacji w oddzielnym pliku i przesłanie ich do punktu kompleksowej obsługi;
- ▶ dokumentacja dowodowa potwierdzająca, że wnioskodawca ustanowił system zarządzania bezpieczeństwem zgodnie z art. 10 ust. 3 lit. a) dyrektywy (UE) 2016/798;
- ▶ dokumentacja dowodowa potwierdzająca, że wnioskodawca spełnia wymogi określone w odnośnych przepisach krajowych zgłoszonych zgodnie z art. 8 dyrektywy (UE) 2016/798;
- ▶ odniesienia w dokumentacji dotyczącej systemu zarządzania bezpieczeństwem w celu określenia lokalizacji dowodów potwierdzających spełnienie odpowiednich wymogów wspólnych metod oceny bezpieczeństwa w odniesieniu do wymogów dotyczących systemu zarządzania bezpieczeństwem, obowiązującej technicznej specyfikacji interoperacyjności dotyczącej podsystemu „Ruch kolejowy” oraz obowiązujących przepisów krajowych oraz
- ▶ informacje o aktualnym statusie planu lub planów działań naprawczych służących rozwiązaniu wszelkich poważnych problemów związanych z przypadkami niezgodności lub wszelkich innych problematycznych kwestii zidentyfikowanych w toku działań nadzorczych prowadzonych od czasu zakończenia poprzedniej oceny. Jeżeli chodzi o wniosek o odnowienie lub aktualizację istniejącego jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa, należy również przedstawić informacje o wszelkich niewielkich zastrzeżeniach pozostałych po zakończeniu poprzedniej oceny.

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

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

Korzystając z tabeli orientacyjnej udostępnionej w punkcie kompleksowej obsługi, wnioskodawca jest zobowiązany do przyporządkowania swoich poszczególnych dokumentów dokumentacji dowodowej:

- ▶ wymogów przewidzianych w załączniku I do wspólnych metod oceny bezpieczeństwa w odniesieniu do wymogów dotyczących systemu zarządzania bezpieczeństwem (dodatkowe informacje na temat tych wymogów można uzyskać w przewodniku Agencji poświęconym wymogom dotyczącym systemu zarządzania bezpieczeństwem);
- ▶ wymogów przewidzianych w obowiązującej technicznej specyfikacji interoperacyjności odnoszącej się do podsystemu „Ruch kolejowy” (TSI OPE) oraz

- ▶ wymogów przewidzianych w obowiązujących przepisach krajowych poszczególnych państw członkowskich objętych obszarem działalności.

Tabela orientacyjna umożliwia indeksowanie informacji w taki sposób, by zapewnić podmiotowi oceniającemu możliwość ich łatwego wyszukania – dotyczy to również łączy do dokumentów uzupełniających. W tym względzie wnioskodawca powinien wykorzystać kolumnę z uwagami w tabeli orientacyjnej w OSS, aby określić, gdzie w danym dokumencie można znaleźć wymagane dowody. Przyspieszy to ocenę i zmniejszy koszty, ponieważ podmioty oceniające nie będą przeglądać wielu stron dokumentów w celu znalezienia odpowiednich dowodów zgodności z wymogami. Dokumenty przedstawione na poparcie wniosku powinny być zwięzłe i być odpowiednio ujęte w odniesieniach w tabeli orientacyjnej. Uważne korzystanie z tabeli orientacyjnej może pomóc w zademonstrowaniu funkcjonowania systemu zarządzania bezpieczeństwem i opanowania go przez wnioskodawcę. Można zamieścić również odniesienia do innych dokumentów:

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

Każdy krajowy organ ds. bezpieczeństwa jest zobowiązany do opisanie i wyjaśnienia w opracowanym przez siebie przewodniku dotyczącym wniosków wymogów przewidzianych w przepisach krajowych zgłoszonych przez jego państwo członkowskie. Krajowy organ ds. bezpieczeństwa może wymagać od wnioskodawców, aby wypełnili oni tabelę orientacyjną swoich procedur, odnosząc je do wymogów krajowych i zamieścili ją w odpowiedniej krajowej części wniosku.

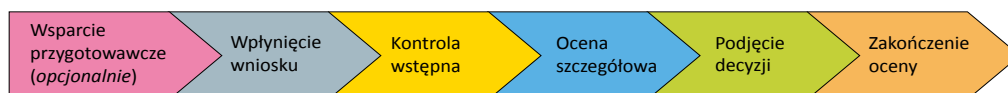
Ogólnie rzecz biorąc, w odniesieniu do każdego z wymogów prawnych, które należy spełnić, wnioskodawca będzie musiał wykazać zarówno istnienie procedury, jak i przedstawić dowody na to, że jest ona stosowana.

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



5. Procedura oceny bezpieczeństwa

Procedura oceny bezpieczeństwa składa się z następujących etapów:



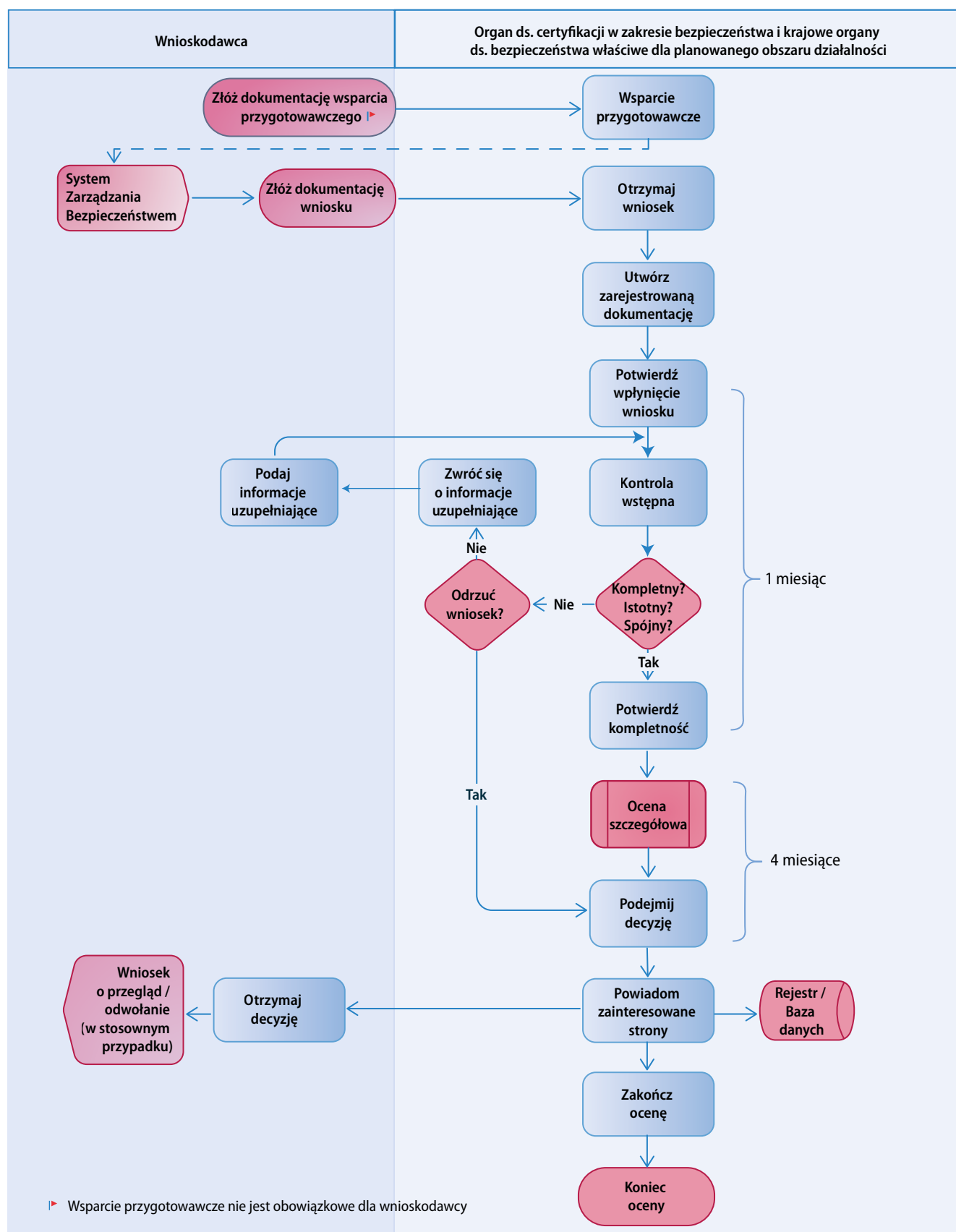
W poniższych sekcjach przedstawiono szczegółowe informacje na temat procedury oceny bezpieczeństwa z punktu widzenia wnioskodawcy.

Procedura oceny bezpieczeństwa ma charakter iteracyjny, jak przedstawiono na rysunku 3. Oznacza to, że organy właściwe dla planowanego obszaru działalności mają prawo występować z uzasadnionymi wnioskami o przekazanie dodatkowych informacji lub o ponowne złożenie elementów wniosku w trakcie oceny.

Wnioskodawcom zaleca się upewnienie się, że zawsze jest dostępna osoba, z którą Agencja może się skontaktować w czasie składania wniosku, co zapewni jak najlepsze wykorzystanie okresu oceny oraz pozwoli to uniknąć straty czasu, w przypadku gdy osoba ds. kontaktów jest chora, na wakacjach lub jest w inny sposób niedostępna.

5. Procedura oceny bezpieczeństwa

Rysunek 3: Procedura oceny bezpieczeństwa



5.1. Wsparcie przygotowawcze

Zdecydowanie zaleca się, aby przed złożeniem wniosku o wydanie jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa (nowy, aktualizacja i odnowienie) wnioskodawca złożył wniosek o wsparcie przygotowawcze za pośrednictwem punktu kompleksowej obsługi, aby można było łatwiej zrozumieć oczekiwania i zmniejszyć na najwcześniejszym etapie ryzyko opóźnień w wydawaniu jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa, które mogłyby zakłócić ciągłość działania.

Wsparcie przygotowawcze ma na celu:

- ▶ ułatwienie nawiązania kontaktów na wczesnym etapie;
- ▶ sprzyjanie budowaniu relacji pomiędzy podmiotem oceniającym lub podmiotami oceniającymi a wnioskodawcą;
- ▶ zapewnienie możliwości zaznajomienia się z systemem zarządzania bezpieczeństwem wnioskodawcy oraz
- ▶ upewnienie się, że wnioskodawca uzyskał dostateczną ilość informacji, aby wiedzieć, jakie są oczekiwania, jaki jest przebieg procedury oceny i tryb podejmowania decyzji.

Aby w pełni wykorzystać wsparcie przygotowawcze, zaleca się stosowanie następującego podejścia:

- ▶ wnioskodawca przygotowuje dokumentację obejmującą przynajmniej przegląd jego systemu zarządzania bezpieczeństwem i składa ją za pośrednictwem punktu kompleksowej obsługi; Dokumentacja musi zawierać informacje wymienione w pkt 1–6 załącznika 1 do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2018/763, ale ilość dostarczonych informacji nie ogranicza się do tej listy. Rzeczywisty przedmiot wsparcia przygotowawczego nie musi dotyczyć całego systemu zarządzania bezpieczeństwem ani nie musi obejmować wszystkich organów, które dokonają oceny formalnego wniosku. Wybór tego, co ma zostać ocenione i przez kogo, należy do wnioskodawcy, choć wyraźne skupienie się na tym, co jest ważne dla wnioskodawcy, uprości proces i pozwoli zaoszczędzić czas i pieniądze.
- ▶ organ ds. certyfikacji w zakresie bezpieczeństwa wyznacza datę spotkania (daty spotkań) i zajmuje się kwestiami organizacyjnymi (np. określenie miejsca spotkania lub zastosowanie innej metody komunikowania, zaproszenie ekspertów);
- ▶ wnioskodawca ustala porządek spotkania (spotkań);
- ▶ Krajowy organ ds. bezpieczeństwa właściwy dla obszaru działalności przedstawia ogólne wyniki/tendencje swojego poprzedniego nadzoru, w stosownych przypadkach, na wniosek organu ds. certyfikacji w zakresie bezpieczeństwa.
- ▶ w stosownych przypadkach organ ds. certyfikacji w zakresie bezpieczeństwa koordynuje swoje działania z wnioskodawcą i innymi krajowymi organami ds. bezpieczeństwa w celu omówienia kwestii związanych z dokumentacją wsparcia przygotowawczego i – jeżeli zostanie to uznane za istotne dla wniosku – w celu omówienia informacji zwrotnych uzyskanych w związku z działaniami nadzorczymi przeprowadzonymi przez odpowiedni krajowy organ ds. bezpieczeństwa (lub odpowiednie krajowe organy ds. bezpieczeństwa);
- ▶ aby zapewnić przejrzystość i jasność komunikacji między Agencją (w przypadku, gdy pełni ona funkcję organu ds. certyfikacji w zakresie bezpieczeństwa), właściwym krajowym

organem ds. bezpieczeństwa (lub właściwymi krajowymi organami ds. bezpieczeństwa) i wnioskodawcą, kwestie zidentyfikowane na etapie wsparcia przygotowawczego rejestruje się i śledzi, stosując zasady analogiczne do tych stosowanych w toku przeprowadzania właściwej oceny (zob. [sekcje 5.3 i 5.4](#)). Zdecydowanie zaleca się stosowanie tego podejścia również w sytuacji, gdy funkcję organu ds. certyfikacji w zakresie bezpieczeństwa pełni krajowy organ ds. bezpieczeństwa.

- ▶ wnioskodawca przechowuje zapis przebiegu spotkania (spotkań), sporządzając stosowny protokół i przekazując go wszystkim uczestnikom spotkania do wglądu i zatwierdzenia. Zapis przebiegu spotkania (spotkań) może zostać zarchiwizowany w punkcie kompleksowej obsługi, aby usprawnić przeprowadzanie oceny bezpieczeństwa w przyszłości.

Należy zauważyć, że wsparcie przygotowawcze to nie to samo, co wstępny kontakt w celu wyjaśnienia zakresu projektu. Agencja doradza wnioskodawcom, aby przed złożeniem wniosku skontaktowali się zarówno z Komisją, jak i z odpowiednimi krajowymi organami ds. bezpieczeństwa w celu omówienia planowanych działań. Dzięki temu uniknie się niepotrzebnych błędów we wnioskach, a tym samym obciążenie pracą zaangażowanych organów będzie mniejsze.

Choć wnioskodawca nie musi brać udziału w etapie wsparcia przygotowawczego, zaleca się przeprowadzenie tego etapu, ponieważ pozwala on ograniczyć potencjalne ryzyko na etapie oceny i usprawnia przebieg samej oceny. Wnioskodawca może wciąż złożyć swój wniosek o jednolity certyfikat bezpieczeństwa bez wsparcia przygotowawczego. Jeżeli jednak wnioskodawca wystąpi o wsparcie przygotowawcze, poszczególne organy właściwe dla obszaru działalności są zobowiązane do wzięcia udziału w tym etapie. Zaleca się, aby przed złożeniem wniosku wnioskodawcy skontaktowali się z Agencją za pośrednictwem naszego punktu kontaktowego na stronie internetowej w celu przeprowadzenia wstępnej dyskusji na temat tego, z czym wiąże się wsparcie przygotowawcze.



Jakiegolwiek wsparcie przygotowawcze wiąże się z opłatami (zob. [sekcja 3.5](#)) i podlega standardowym zasadom w zakresie komunikacji (zob. [sekcja 8](#)). Dokumenty przekazane przez wnioskodawcę, dokumenty opracowane na etapie wsparcia przygotowawczego, a także – w stosownych przypadkach – zapisy dotyczące podejmowanych działań koordynacyjnych są archiwizowane w punkcie kompleksowej obsługi. Jeżeli wnioskodawca wystąpił o wsparcie przygotowawcze, dokonany przez niego wybór organu ds. certyfikacji w zakresie bezpieczeństwa pozostaje wiążący do momentu:



- ▶ wniesienia wniosku o jednolity certyfikat bezpieczeństwa przez wnioskodawcę lub
- ▶ wystąpienia przez wnioskodawcę o zakończenie etapu wsparcia przygotowawczego.
- ▶ W takim przypadku wnioskodawca może ponownie wystąpić o wsparcie przygotowawcze i wybrać inny organ ds. certyfikacji w zakresie bezpieczeństwa.

Etap wsparcia przygotowawczego musi zostać zamknięty na wniosek wnioskodawcy lub po uzgodnieniu przez właściwe strony przed złożeniem wniosku o wydanie jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa. W przewodnikach krajowych organów ds. bezpieczeństwa powinny znajdować się informacje na temat ustaleń, które mają zastosowanie w przypadku wsparcia przygotowawczego, w tym procedury składania wniosku o udzielenie wsparcia przygotowawczego, oraz wyjaśnienie przyczyn takiego działania.

5.2. Wpłynięcie wniosku

Po złożeniu wniosku o jednolity certyfikat bezpieczeństwa (nowy, aktualizacja lub odnowienie) punkt kompleksowej obsługi automatycznie potwierdza wpłynięcie wniosku w imieniu organu ds. certyfikacji w zakresie bezpieczeństwa. Należy zauważyć, że każdy **pierwszy** wniosek o wydanie jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa, niezależnie od tego, czy wnioskodawca wcześniej posiadał certyfikat bezpieczeństwa, czy nie, powinien być składany w punkcie kompleksowej obsługi jako „nowy” wniosek. Jeżeli wnioskodawca dysponuje wcześniejszym certyfikatem bezpieczeństwa w ramach poprzedniego systemu, może to zostać uwzględnione przez organ ds. certyfikacji w zakresie bezpieczeństwa przy dokonywaniu oceny dokumentacji. Aby proces ten był bardziej skuteczny, wnioskodawcy powinni wskazać we wniosku wszelkie zmiany wprowadzone do swojego systemu zarządzania bezpieczeństwem od czasu ostatniej oceny. Powiadomienie przesyłane wnioskodawcy zawiera również informacje o dacie rozpoczęcia oceny, w odniesieniu do której monitorowana będą cele pośrednie i obowiązujące terminy. Procedura oceny rozpoczyna bieg w dniu otrzymania potwierdzenia wpłynięcia wniosku zgodnie z art. 2 ust. 2 rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2018/763 (*praktyczne zasady wydawania jednolitych certyfikatów bezpieczeństwa przedsiębiorstwom kolejowym*).



Organy właściwe dla planowanego obszaru działalności nie potwierdzają wpłynięcia wniosku; wnioskiem zarządza wyłącznie organ ds. certyfikacji w zakresie bezpieczeństwa. Ponieważ wszystkie wiadomości dotyczące nowych wniosków będą kierowane do wyznaczonych osób zarządzających programami, aby uniknąć problemów w tym zakresie, takich jak nieobecność danej osoby w momencie złożenia nowego wniosku, zachęca się organy do utworzenia dodatkowej funkcyjnej skrzynki odbiorczej, do której przekierowywane będą wszystkie napływające powiadomienia.



Aby usprawnić przebieg procedury przekazywania powiadomień, Agencję i krajowe organy ds. bezpieczeństwa zachęca się do korzystania z punktu kompleksowej obsługi do rejestrowania informacji o obowiązujących je dniach ustawowo wolnych od pracy. Informacje te są wykorzystywane przez punkt kompleksowej obsługi do przetwarzania daty rozpoczęcia oceny ustalonej w potwierdzeniu odbioru wniosku. Każdy organ rejestruje w systemie informacje o dniach ustawowo wolnych od pracy w danym roku najpóźniej do końca roku poprzedniego i aktualizuje te informacje w razie konieczności, jeżeli w ciągu roku dojdzie do zmiany tych dni.

W odniesieniu do każdego wniosku osoby zarządzające programem w każdym organie właściwym dla obszaru działalności przydzielają odpowiednie zasoby za pośrednictwem punktu kompleksowej obsługi. Aby zapobiec skracaniu czasu dostępnego na ocenę bezpieczeństwa, właściwe organy zachęca się do szybkiego przydzielania zasobów będących do ich dyspozycji ([zob. sekcja 6](#)).

W poniższej tabeli opisano różne role i obowiązki, jakie poszczególne organy (tj. Agencja i krajowe organy ds. bezpieczeństwa) mogą pełnić w ramach punktu kompleksowej obsługi. W zależności od złożoności wniosku i jego procedury wewnętrznej każdy organ przydziela jeden lub więcej środków na zakończenie procesu oceny bezpieczeństwa w ramach prawnych ram czasowych. Tym samym zasobom można przypisać jedną rolę lub więcej. Każdym wnioskiem

5. Procedura oceny bezpieczeństwa

zarządza się w taki sam sposób jak projektem o określonej dacie rozpoczęcia i zakończenia, która w tym przypadku odpowiada dacie potwierdzenia wpłynięcia wniosku i dacie wydania decyzji przez organ ds. certyfikacji w zakresie bezpieczeństwa. Zaleca się dostosowywanie metod zarządzania projektami do zakresu i stopnia złożoności wniosku.

Tabela 2: Role i obowiązki

Role	Obowiązki
Osoba zarządzająca programem	Osoba odpowiedzialna za opracowywanie programu, zarządzanie nim oraz jego wykonanie, co wiąże się z koniecznością: ▶ przyjmowania powiadomień o nowych wnioskach; ▶ perspektywicznego planowania podziału zasobów, aby należycie obsługiwać nowe wnioski, wnioski o aktualizację i wnioski o odnowienie; ▶ przydzielania odpowiednich zasobów na realizację poszczególnych projektów; ▶ zapewniania spójności decyzji podejmowanych w odniesieniu do poszczególnych projektów; ▶ zarządzanie oceną skuteczności programu i procesem jego ustawicznego doskonalenia.
Kierownik/kierowniczka projektu	Osoba odpowiedzialna za przygotowanie i wykonanie przydzielonego jej projektu w zakresie certyfikacji bezpieczeństwa oraz za zarządzanie tym projektem, co wiąże się z koniecznością: ▶ pełnienia funkcji przywódczych i koordynowania procesu oceny, w stosownych przypadkach również na etapie wsparcia przygotowawczego; ▶ realizacji celów projektu, w szczególności terminowego przeprowadzania oceny zgodnie z obowiązującymi normami jakości; ▶ identyfikowania wszelkich kwestii, które mogłyby uniemożliwić pomyślne przeprowadzenie oceny; ▶ pośredniczenia w kontaktach z osobą zarządzającą programem w celu wymieniać się informacjami na temat kwestii, które mogą wpłynąć na możliwość zakończenia oceny oraz na treść ostatecznej decyzji w sprawie wydania lub odmowy wydania jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa; ▶ zgłaszania podmiotom na wyższym szczeblu decyzyjnym wszelkich przypadków wydania rozbieżnych opinii przez podmioty oceniające, których organ decyzyjny nie był w stanie samodzielnie rozstrzygnąć; ▶ zawieszenia oceny w przypadku wykrycia znaczącej kwestii do momentu otrzymania od wnioskodawcy informacji uzupełniających; ▶ zarządzania zaleceniem dotyczącym wydania jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa; ▶ przekazywania podmiotowi odpowiedzialnemu za podjęcie decyzji (podmiotom odpowiedzialnym za podjęcie decyzji) wszelkich decyzji odmownych wydanych na wcześniejszym etapie procedury (tj. przed zakończeniem oceny); ▶ zgłaszania podmiotowi odpowiedzialnemu za podjęcie decyzji postępów w przeprowadzaniu oceny; ▶ przygotowania jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa (jeżeli podjęto decyzję o wydaniu jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa); ▶ zapewnienia prawidłowego stosowania odpowiednich procesów i procedur.

Role	Obowiązki
Wiodący podmiot oceniający (w przypadku, gdy w procedurze bierze udział więcej niż jeden podmiot oceniający)	Podmiot odpowiedzialny za przygotowanie i przeprowadzenie oceny technicznej dotyczącej przydzielonego mu projektu w zakresie certyfikacji bezpieczeństwa oraz za zarządzanie tą oceną, co wiąże się z koniecznością: ► koordynowania prac technicznych prowadzonych przez poszczególne podmioty oceniające na poszczególnych etapach procesu oceny oraz, w stosownych przypadkach, na etapie wsparcia przygotowawczego; ► pośredniczenia w kontaktach z kierownikiem projektu, aby dzielić się kwestiami, które mogą utrudnić pomyślne zakończenie oceny; ► zgłaszania podmiotom na wyższym szczeblu decyzyjnym wszelkich przypadków wydania rozbieżnych opinii przez podmioty oceniające, których kierownik projektu nie jest w stanie samodzielnie rozstrzygnąć; ► zapewniania spójności decyzji podejmowanych przez poszczególne podmioty oceniające; ► zarządzania ogólnymi wynikami oceny. Wiodący podmiot oceniający pełni ponadto wyszczególnione poniżej funkcje podmiotu oceniającego.
Podmiot oceniający	Podmiot odpowiedzialny za przeprowadzenie konkretnej części oceny, którą mu przydzielono, co wiąże się z koniecznością: ► wnoszenia wkładu w realizację celów projektu, w szczególności w dbanie o terminowe podejmowanie działań związanych z oceną zgodnie z obowiązującymi normami jakości; ► w stosownych przypadkach koordynowania działań z wnioskodawcą, np. w celu zwrócenia się o przekazanie informacji uzupełniających lub udzielenie wyjaśnień lub w celu przyjęcia opracowanego przez wnioskodawcę planu działania; ► identyfikowania wszelkich kwestii, które mogłyby uniemożliwić pomyślne przeprowadzenie oceny; ► pośredniczenia w kontaktach z wiodącym podmiotem oceniającym, aby dzielić się kwestiami, które mogą utrudnić przeprowadzenie części oceny lub oceny, za którą odpowiada inny podmiot oceniający; ► zarządzania wynikami przydzielonej mu części (przydzielonych mu części) oceny; ► zgłaszania postępów w realizacji przydzielonej mu części (przydzielonych mu części) oceny wiodącemu podmiotowi oceniającemu i kierownikowi projektu (w przypadku, gdy nie jest on jednocześnie wiodącym podmiotem oceniającym); ► stosowania odpowiednich procesów i procedur.
Osoba odpowiedzialna za zgodność proceduralną	Osoba odpowiedzialna za sprawdzenie prawidłowości przebiegu procedury oceny bezpieczeństwa przed podjęciem jakiegokolwiek decyzji w kwestii wydania jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa, co wiąże się z koniecznością: ► sprawdzenia prawidłowego stosowania odpowiednich procesów i procedur. ► wydawania zaleceń w kwestii wydania jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa uwzględniającego wszelkie decyzje odmowne wydane na wcześniejszym etapie procedury (tj. przed zakończeniem oceny), w oparciu o wyniki kontroli; ► przekazywania sporządzonego przez siebie zalecenia podmiotowi odpowiedzialnemu za podjęcie decyzji (podmiotom odpowiedzialnym za podjęcie decyzji).
Podmiot odpowiedzialny za podjęcie decyzji	Podmiot odpowiedzialny za zatwierdzenie opinii lub za podjęcie decyzji w sprawie wydania jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa.

5.3. Kontrola wstępna

Etap wstępnej weryfikacji służy zapewnieniu odpowiedniości, istotności i spójności przekazanej przez wnioskodawcę dokumentacji dowodowej, tak aby można było przystąpić do oceny szczegółowej. Każdy organ właściwy dla obszaru działalności zapoznaje się odpowiednio z dokumentacją wniosku, aby:

- ustalić, czy struktura wniosku i zawarte w nim odniesienia są wystarczające do zagwarantowania skutecznego przeprowadzenia oceny i jej odpowiedniego udokumentowania;

5. Procedura oceny bezpieczeństwa

- ▶ ustalić, czy przedstawione dowody potwierdzają spełnienie obowiązujących wymogów; oraz
- ▶ potwierdzić aktualny status realizacji opracowanego przez wnioskodawcę planu lub opracowanych przez wnioskodawcę planów działań naprawczych służących rozwiązaniu, odpowiednio, wszelkich poważnych problemów związanych z przypadkami niezgodności oraz wszelkich innych problematycznych kwestii zidentyfikowanych w toku działań nadzorczych prowadzonych od czasu zakończenia poprzedniej oceny. Jeżeli chodzi o wniosek o odnowienie lub aktualizację istniejącego jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa, należy również przedstawić – w stosownych przypadkach – informacje o wszelkich niewielkich zastrzeżeniach pozostałych po zakończeniu poprzedniej oceny.

W ciągu pierwszego miesiąca od daty wpłynięcia wniosku organy biorące udział w ocenie bezpieczeństwa sprawdzają w stosownych przypadkach, czy:

- ▶ wnioskodawca przekazał informacje wymagane zgodnie z obowiązującymi przepisami;
- ▶ przedstawione we wniosku dowody oraz jego struktura i zawarte w nim odniesienia (np. podręcznik dotyczący systemu zarządzania bezpieczeństwem zawiera odniesienia do innych procedur i przepisów) są wystarczające do zagwarantowania skutecznego przeprowadzenia oceny i jej odpowiedniego udokumentowania oraz
- ▶ wniosek jest napisany wystarczająco dobrze, aby umożliwić ocenę dokumentacji wniosku.

Jeżeli Agencja pełni funkcję organu ds. certyfikacji w zakresie bezpieczeństwa, organy biorące udział w procedurze oceny bezpieczeństwa dążą do koordynacji, aby omówić kwestie takie jak:

- ▶ komunikacja wewnętrzna i zewnętrzna ([zob. sekcja 8](#));
- ▶ ustalenia organizacyjne;
- ▶ podział zadań;
- ▶ szczegółowy harmonogram;
- ▶ powołanie członków zasobu ekspertów;
- ▶ w stosownych przypadkach istotne informacje na temat skuteczności działań wnioskodawcy w zakresie bezpieczeństwa zebrane w trakcie prowadzenia działań nadzorczych w przeszłości ([zob. też sekcja 12](#)). Informacji tych udziela krajowy organ ds. bezpieczeństwa;
- ▶ w stosownych przypadkach informacje zwrotne ze wsparcia przygotowawczego.

Pierwsze spotkanie koordynacyjne najlepiej jest zorganizować wkrótce po przydzieleniu poszczególnych zasobów do danego wniosku. Pozostałe spotkania koordynacyjne można zorganizować na wniosek organu ds. certyfikacji w zakresie bezpieczeństwa w celu omówienia pośrednich i końcowych wyników wstępnej kontroli.

W przypadku gdy wnioskodawca wskazał w swoim wniosku, że zamierza prowadzić działalność obejmującą stacje w sąsiednich państwach członkowskich o podobnej charakterystyce sieci i stosujące podobne przepisy eksploatacyjne, jeżeli stacje te są położone w pobliżu granicy, wnioskodawca wskaże to, wybierając obszar działalności dla tego państwa członkowskiego, a następnie stację graniczną i dostarczy odpowiedni opis obszaru działalności. Najczęściej ma to postać granicy państwowej między X a X. Krajowy organ ds. bezpieczeństwa, na

terytorium którego znajduje się stacja graniczna, jest wówczas odpowiedzialny za ocenę dowodów, które wnioskodawca przedstawił, aby uzyskać dostęp do tego odcinka kolei, i wydania pozytywnego lub negatywnego wniosku w tej sprawie.

Wyżej wymienione konsultacje nie muszą mieć miejsca, jeżeli istnieją szczególne umowy transgraniczne między państwami członkowskimi lub krajowymi organami ds. bezpieczeństwa, które obejmują operacje między stacjami w pobliżu granicy, w przypadku gdy istnieje podobna charakterystyka sieci i podobne zasady eksploatacji. W takich przypadkach krajowe organy ds. bezpieczeństwa w właściwe dla planowanego obszaru działalności uznaje się za właściwe do sprawdzenia, czy przestrzegane są odpowiednie zgłoszone przepisy krajowe oraz obowiązki wynikające z odpowiednich umów transgranicznych. Jeżeli w umowie transgranicznej istnieją jakiegokolwiek uzgodnienia dotyczące konsultacji, należy je stosować. Krajowe organy ds. bezpieczeństwa zachęca się do wskazania tych ustaleń w zakresie współpracy oraz stacji granicznych, do których mają one zastosowanie, w swoich krajowych przewodnikach dotyczących wniosków (zob. [załącznik 2](#)).

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

Krajowy organ ds. bezpieczeństwa sprawdza również, czy przekazana przez wnioskodawcę dokumentacja dowodowa dotycząca właściwego obszaru działalności została wyraźnie wskazana i czy uwzględnia jakiegokolwiek wyłączenia, które by oznaczały, że nie jest wymagane posiadanie jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa zgodnie z art. 2 ust. 3 dyrektywy (UE) 2016/798.

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

Zgodnie z art. 10 ust. 1, 2 i 3 dyrektywy w sprawie bezpieczeństwa kolei (UE) 2016/798 jest jasne, że nowy wnioskodawca ubiegający się o wydanie jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa musi posiadać rozsądny plan prowadzenia działalności kolejowej w stosunkowo krótkim okresie po wydaniu tego jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa. Wynika to z faktu, że musi on posiadać system zarządzania bezpieczeństwem, który kontroluje ryzyko i jest zgodny z TSI i innymi obowiązującymi przepisami. Ponieważ istnieją wymagania, które obejmują na przykład kompetencje i zarządzanie aktywami, wnioskodawca powinien być w stanie dostarczyć jednostce oceny informacje, na przykład na temat taboru, który będzie używany, obszaru i rodzaju działalności oraz kompetencji personelu. Proces oceny bezpieczeństwa nie jest zwykłym ćwiczeniem na papierze, musi być osadzony w rzeczywistości. Organ ds. certyfikacji w zakresie bezpieczeństwa otrzymujący wniosek o jednolity certyfikat bezpieczeństwa, który nie zawiera wystarczających informacji, aby właściwie ocenić, czy system zarządzania bezpieczeństwem wnioskodawcy jest w stanie kontrolować swoje ryzyko, ponieważ jest niekompletny lub nie dotyczy rzeczywistej działalności, powinien być przygotowany do odrzucenia wniosku i doradzania wnioskodawcy, aby ponownie wystąpił z wnioskiem, w przypadku gdy ma realistyczne perspektywy rozpoczęcia działalności. Zaleca się, aby nowy wnioskodawca dostarczył w ramach oceny kopię swojego bieżącego biznesplanu. Taki plan powinien zawierać daty rozpoczęcia działalności oraz daty, w których dostępne będą zasoby, np. lokomotywy i personel, wraz z planami przeglądu operacji po ich rozpoczęciu. Wnioskodawcy nie powinni składać wniosku, dopóki nie będą w stanie wykazać, że ich planowanie jest wystarczająco zaawansowane, aby umożliwić im przedstawienie dowodów zgodności z wymogami systemu zarządzania bezpieczeństwem. Niedopełnienie tego obowiązku prawdopodobnie spowoduje odrzucenie lub ograniczenie proponowanej działalności.

Organ ds. certyfikacji w zakresie bezpieczeństwa podejmuje ostateczną decyzję w kwestii kompletności, istotności i spójności dokumentacji wniosku i powiadamia wnioskodawcę o swojej decyzji za pośrednictwem punktu kompleksowej obsługi.

Organy i wnioskodawcy mogą w celu zwiększenia skuteczności oceny korzystać z różnych kanałów komunikacji według własnego uznania. Jednak identyfikacja i rejestracja kwestii (w rozumieniu art. 12 rozporządzenia (UE) 2018/763) powinna odbywać się za pośrednictwem dziennika kwestii w punkcie kompleksowej obsługi w celu zapewnienia przejrzystości i identyfikowalności decyzji podjętych przez właściwe organy w odniesieniu do obszaru działalności.



We wniosku o przekazanie dodatkowych informacji każdy organ może wystąpić o udzielenie mu takiej ilości szczegółowych informacji, jaką uzna on za racjonalnie konieczną, aby usprawnić proces oceny wniosku; w tym celu stosowny organ może nawiązać bezpośredni kontakt z wnioskodawcą. W przypadku nawiązania takiego kontaktu każdy organ jest zobowiązany do precyzyjnego i ścisłego formułowania swoich oczekiwań, do przekazywania wnioskodawcy przejrzystych i zrozumiałych informacji oraz do wyznaczenia terminu, w którym oczekuje on uzyskania od wnioskodawcy odpowiedzi. Wnioskodawca jest natomiast zobowiązany do przekazania żądanych informacji w uzgodnionym terminie za pośrednictwem dziennika kwestii.



Jeżeli wnioskodawca nie dostarczy wymaganych informacji lub jeżeli informacje uzupełniające przedstawione we wniosku nie są zadowalające, ramy czasowe oceny mogą

zostać przedłużone lub może zostać podjęta decyzja zawierająca ograniczenia dotyczące rodzaju, lub obszaru działalności, lub terminu obowiązywania jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa, lub też wniosek może zostać odrzucony. Odrzucenie wniosku to środek podejmowany w ostateczności; jeżeli organ ds. certyfikacji w zakresie bezpieczeństwa zdecyduje się z niego skorzystać, odnotowuje treść stosownej decyzji oraz jej uzasadnienie w sprawozdaniu z oceny, po czym przekazuje to sprawozdanie wnioskodawcy. Decyzja o odrzuceniu wniosku każdorazowo wiąże się z koniecznością jego ponownego złożenia.

Ponieważ wnioskodawca może zasięgnąć opinii organów zaangażowanych w ocenę bezpieczeństwa w kwestii treści wniosku przed jego złożeniem (tj. na etapie wsparcia przygotowawczego), organy te mogą wiedzieć już, że wniosek zawiera wystarczające dowody – w takiej sytuacji etap ten można w stosownych przypadkach skrócić do minimum i można przejść szybciej do głównej oceny. Może się również zdarzyć, że wyniki wcześniejszych działań nadzorczych zapewniają wystarczającą wiedzę na temat aspektów systemu zarządzania bezpieczeństwem wnioskodawców i w takim przypadku można podjąć decyzję w sprawie jednej lub kilku części wniosku. W takich przypadkach w sprawozdaniu z oceny należy zawrzeć stosowne uzasadnienie.

Przed przekazaniem wnioskodawcy jakiegokolwiek wniosku o udzielenie dodatkowych informacji, który może wpłynąć na pracę innych organów, właściwe organy zaangażowane w ocenę bezpieczeństwa powinny skoordynować swoje działania za pośrednictwem kierownika/kierowniczkę projektu, aby omówić robocze wersje kwestii wprowadzonych do dziennika kwestii przed przekazaniem ich wnioskodawcy. Podobnie przed odrzuceniem wniosku lub nawet podjęciem decyzji o przejściu do kolejnego etapu, organy zaangażowane w ocenę bezpieczeństwa powinny skoordynować swoje działania, aby omówić wszelkie nierozstrzygnięte kwestie związane z etapem wstępnej weryfikacji oraz uzgodnić dalsze działania. W każdym razie każdy organ zaangażowany w ocenę bezpieczeństwa odnotowuje decyzję w kwestii kompletności, istotności i spójności wniosku w swoich odpowiednich sprawozdaniach z oceny. Jeżeli pomiędzy tymi sprawozdaniami będą niezgodności i poszczególne strony nie będą w stanie dojść do porozumienia, ostateczną decyzję w zakresie kompletności, istotności i spójności wniosku podejmie organ ds. certyfikacji w zakresie bezpieczeństwa. Każdy organ jest jednak uprawniony do podejmowania własnych decyzji i może – w stosownych przypadkach – wystąpić o rozstrzygnięcie sporu w drodze postępowania arbitrażowego.

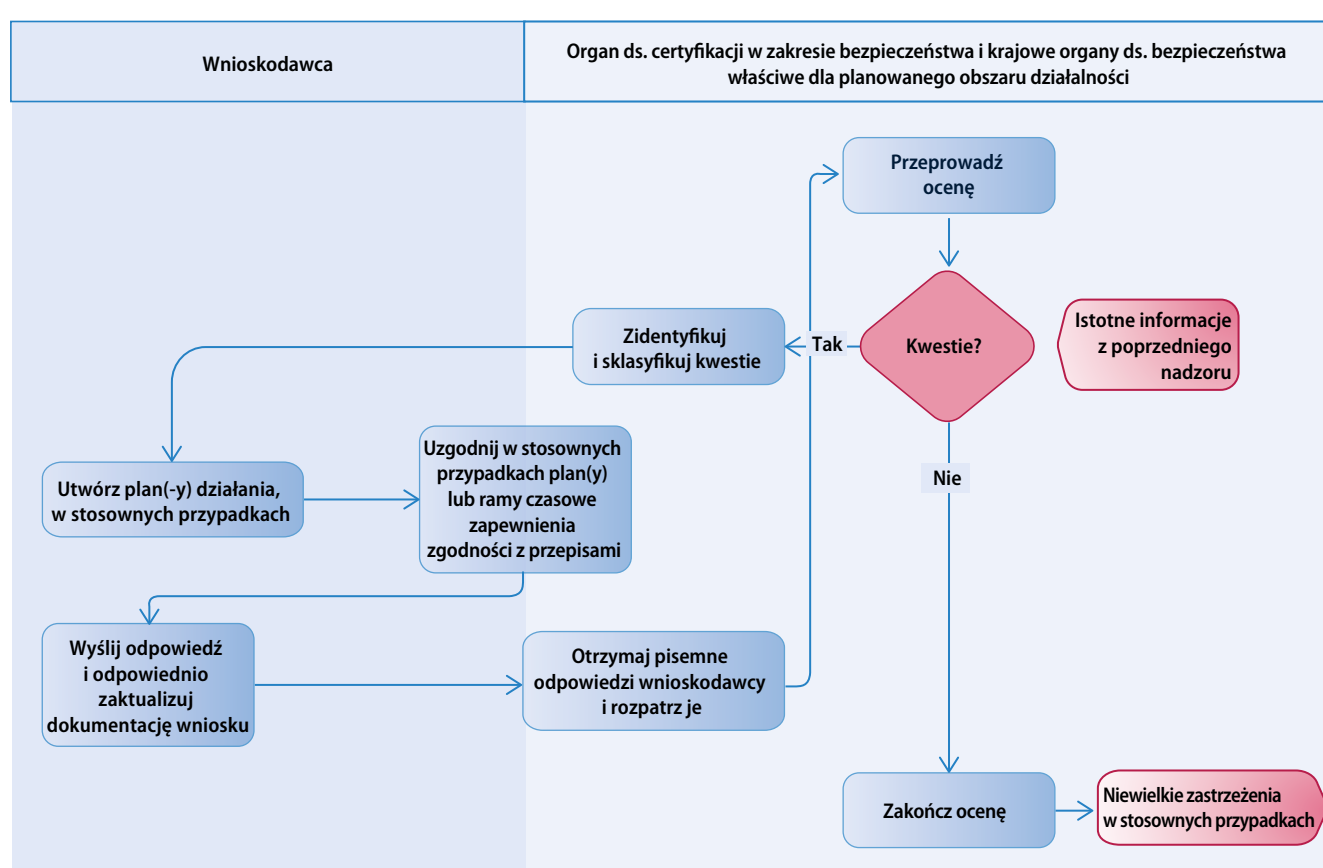
Wszystkie zainteresowane strony – uwzględniając wnioskodawcę – mogą zapoznać się z informacjami o statusie etapu wstępnej weryfikacji, odwiedzając ekran pulpitu nawigacyjnego punktu kompleksowej obsługi. Stan zaawansowania etapu, rejestrowany indywidualnie przez każdy organ, jest widoczny dla wszystkich organów na pulpicie nawigacyjnym, ale nie na tym samym poziomie szczegółowości w przypadku wnioskodawcy. Przed przystąpieniem do oceny szczegółowej każdy z organów zamieszcza w specjalnej części sprawozdania z oceny podsumowanie wyników wstępnej weryfikacji i wnioski dotyczące kompletności dokumentacji.

5.4. Ocena szczegółowa

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

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

Rysunek 4: Ocena szczegółowa



Ocena szczegółowa obejmuje ocenę zgodności zarówno z wymogami dotyczącymi systemu zarządzania bezpieczeństwem w tym z odpowiednimi TSI, jak i z przepisami krajowymi.

Przeprowadzenie oceny zgodności z wymogami dotyczącymi systemu zarządzania bezpieczeństwem wchodzi w zakres kompetencji organu ds. certyfikacji w zakresie bezpieczeństwa. Podmioty oceniające mogą uzyskać przydatne wytyczne dotyczące sposobu przeprowadzania tego rodzaju oceny, zapoznając się z treścią *przewodnika Agencji poświęconego wymogom dotyczącym systemu zarządzania bezpieczeństwem*.

Przeprowadzenie oceny zgodności ze zgłoszonymi przepisami krajowymi wchodzi w zakres kompetencji krajowego organu ds. bezpieczeństwa właściwego dla planowanego obszaru działalności. Aby pomóc wnioskodawcy w zrozumieniu, czego się od niego oczekuje, krajowe organy ds. bezpieczeństwa są zobowiązane do opublikowania darmowego przewodnika dotyczącego wniosków i jego późniejszego aktualizowania; przewodnik ten powinien zawierać opis i objaśnienie przepisów mających zastosowanie do planowanego obszaru działalności (uwzględniając zakres transpozycji dyrektywy w sprawie bezpieczeństwa i ustalenia dotyczące dostępu do stacji granicznych), a także informacje o dokumentach, które wnioskodawca jest zobowiązany przedłożyć.

Bazując na informacjach zgromadzonych na wcześniejszych etapach, organy zaangażowane w ocenę bezpieczeństwa określają zakres oceny i ustalają, czy wykryte kwestie powinny zostać dokładniej zbadane w ramach audytów lub inspekcji na miejscu ([zob. też sekcja 11](#)).

Jeżeli chodzi o wniosek dotyczący aktualizacji lub odnowienia certyfikatu ([zob. też sekcja 15](#)), od organów wymaga się przyjęcia ukierunkowanego i proporcjonalnego podejścia w zakresie przeprowadzania ponownej oceny.

W trakcie szczegółowej oceny, podobnie jak na etapie wstępnej weryfikacji, organy zaangażowane w ocenę bezpieczeństwa powinny niezwłocznie koordynować dyskusję na temat:

- ▶ wszelkich kwestii (np. przypadki niezgodności) oraz konieczności wystąpienia o dodatkowe informacje;
- ▶ nierozwiązanych kwestii wykrytych w ramach wcześniejszych działań nadzorczych;
- ▶ środków awaryjnych na wypadek, gdyby podjęcie ostatecznej decyzji potrwało dłużej niż oczekiwano.

Po zakończeniu takich działań organy zaangażowane w ocenę bezpieczeństwa postanowią, kto zajmie się poszczególnymi kwestiami wraz z wnioskodawcą.



Jeżeli wniosek dotyczy odnowienia lub aktualizacji jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa, na tym etapie oceny należy rozważyć warunki lub ograniczenia dotyczące stosowania lub inne nierozstrzygnięte kwestie z poprzedniej oceny, aby sprawdzić, czy należy wciąż je utrzymać, czy też należy je znieść.

Analogicznie ten etap należy wykorzystać do wyjaśnienia:

- ▶ ewentualnych kwestii odroczone do celów nadzoru w ramach poprzedniej oceny oraz
- ▶ wdrożenia odnośnych planów działania przez wnioskodawcę.

W przypadku utrzymywania się nierozwiązanych kwestii zidentyfikowanych w ramach wcześniejszych działań nadzorczych, organy zaangażowane w ocenę bezpieczeństwa powinny podjąć działania w zakresie koordynacji, aby ustalić, czy kwestie te powinny zostać odnotowane w dzienniku kwestii.

W dzienniku kwestii można również odnotowywać wszelkie różnice opinii między ekspertami (w tym między ekspertami należącymi do tego samego organu).

Organy zaangażowane w ocenę bezpieczeństwa zachęca się do jak najbardziej szczegółowego zgłaszania kwestii, aby pomóc wnioskodawcy w zrozumieniu poziomu szczegółowości oczekiwanego w odpowiedzi bez narzucania konkretnych działań w celu ich rozwiązania. Uchybień natury redakcyjnej, uchybień związanych ze sposobem zaprezentowania treści ani błędów pisarskich nie można traktować jako dowodów świadczących o tym, że wnioskodawca nie wykazał należytego wywiązania się ze spoczywających na nim obowiązków, chyba że takie uchybienia lub błędy wywierają wpływ na przejrzystość dowodów przedstawionych przez wnioskodawcę.

W przypadku stwierdzenia, że wadliwy jest cały wniosek lub jego część, organy zaangażowane w ocenę bezpieczeństwa mogą zwrócić się do wnioskodawcy o przekazanie informacji uzupełniających za pośrednictwem dziennika kwestii, wyznaczając ramy czasowe, w którym oczekują otrzymania stosownych informacji – wspomniane ramy czasowe powinny być racjonalne i proporcjonalne do trudności, jakich nastręcza zebranie żądanych informacji. Następnie wnioskodawca dostarcza wymagane informacje za pośrednictwem dziennika kwestii. Jeżeli wnioskodawca nie zgadza się z zaproponowanym terminem, może zwrócić się w tej kwestii do właściwego organu, który z kolei może zmienić go w dzienniku kwestii.

Aby można było uznać je za zadowalające, pisemne odpowiedzi wnioskodawcy muszą w dostatecznym stopniu rozwiewać zgłoszone obawy oraz w dostatecznym stopniu wykazać, że zaproponowane rozwiązania zapewnią spełnienie odpowiednich wymogów. Podczas tworzenia zapisu kwestii podmiot oceniający powinien otworzyć odpowiednią część formularza wniosku (np. określoną część tabeli orientacyjnej), aby umożliwić wnioskodawcy aktualizację odpowiednich dokumentów. Wnioskodawca może złożyć nowe dokumenty lub sparafrazować części pierwotnie złożonych dokumentów, zastępując w oryginalnym wniosku elementy, które nie były satysfakcjonujące, wraz z wyjaśnieniem, w jaki sposób wprowadzone zmiany odnoszą się do wykrytych braków. Wnioskodawca może ponadto dostarczyć odpowiednie informacje pomocnicze (np. procedury dotyczące systemu zarządzania bezpieczeństwem). Nowe lub zaktualizowane dokumenty składa się za pośrednictwem dziennika kwestii jako załączniki do odnośnych kwestii. Wnioskodawca jest odpowiedzialny za identyfikację zmian wprowadzonych do wcześniej przedłożonych dokumentów (np. korzystając z trybu śledzenia zmian) i zamieszczenie nowych wersji w OSS. Umożliwia to podmiotom oceniającym sprawdzenie, czy stosowne części dokumentów zostały odpowiednio zmienione i czy nie zmieniono innych części.

Również wnioskodawca może proponować działania mające na celu rozwiązanie kwestii oraz określić terminy na podjęcie stosownych działań. Jeżeli właściwy organ nie zgadza się z zaproponowanymi działaniami lub terminami, powinien bezzwłocznie skontaktować się z wnioskodawcą w celu rozwiązania kwestii i zarejestrować decyzję w dzienniku kwestii.

Jeżeli odpowiedź jest w dużej mierze zadowalająca, lecz wciąż pozostają pewne niewielkie zastrzeżenia, organy zaangażowane w ocenę bezpieczeństwa powinny zdecydować, każdy z osobna, czy poruszyć ten temat z wnioskodawcą jako kwestię do rozstrzygnięcia przez wnioskodawcę w okresie ważności certyfikatu (kwestia typu 2) czy zgodzić się na odroczenie całkowite rozstrzygnięcie kwestii do momentu podjęcia działań nadzorczych po wydaniu jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa (kwestia typu 3). Bez względu na wybraną opcję organy zaangażowane w przeprowadzanie oceny powinny zawrzeć w swoich sprawozdaniach z oceny – każdy organ we własnym zakresie – treść podjętej przez siebie decyzji wraz z uzasadnieniem.

Jeżeli istnieją istotne zagadnienia, które należy poruszyć, organ lub grupa współpracujących ze sobą organów mogą wystąpić o spotkanie z wnioskodawcą, aby rozwiązać nierozstrzygnięte kwestie i aby uniknąć konieczności wielokrotnego wymieniania się pismami. W tym celu organy potwierdzają ustalony wcześniej z wnioskodawcą termin spotkania lub wyznaczają taki termin. W obu przypadkach należy wysłać potwierdzenie i upewnić się, że zostało otrzymane. Wspomniane potwierdzenie przesyła się razem ze szczegółowymi informacjami dotyczącymi kwestii będącej przedmiotem zainteresowania.

Jeżeli zainteresowane strony uznały, że zorganizowanie takiego spotkania jest konieczne, spotkanie to powinno służyć realizacji następujących celów:

- ▶ upewnienie się, że wnioskodawca dokładnie zrozumiał, w których obszarach wykryto przypadki niezgodności;
- ▶ omówienie działań, jakie należy podjąć w celu ich rozwiązania;
- ▶ uzgodnienie charakteru dodatkowych informacji i dowodów potwierdzających, które należy dostarczyć (plan działania).

Organy mogą również postanowić o przeprowadzeniu audytów, inspekcji lub wizyt (zob. też [sekcja 11](#)), aby zebrać dodatkowe dowody, których nie można uzyskać z przeglądu dokumentacji wniosku oraz uzyskać pewność, że obszary wątpliwości, których wcześniej nie wskazano w ramach poprzednich działań nadzorczych, zostały w stosownych przypadkach odpowiednio uwzględnione przez wnioskodawcę. Organy mogą np. podjąć decyzję o poddaniu wnioskodawcy audytowi w przypadku wystąpienia wątpliwości w kwestii wierności, z jaką system zarządzania bezpieczeństwem odzwierciedla działalność przedsiębiorstwa, tj. wątpliwości w kwestii tego, na ile faktyczna działalność przedsiębiorstwa pokrywa się z informacjami figurującymi w systemie zarządzania bezpieczeństwem. W takim przypadku przeprowadzenie audytu na miejscu poprzez odbycie rozmów z pracownikami może ułatwić zgromadzenie dowodów istotnych z punktu widzenia wiedzy organu ds. certyfikacji w zakresie bezpieczeństwa na temat zgłoszonego systemu zarządzania bezpieczeństwem. Głównym celem wspomnianych audytów, inspekcji lub wizyt powinno być jednak zebranie dowodów niezbędnych do rozwiązania kwestii wykrytych w ramach procedury oceny. Sprawozdania z ustaleń należy zamieścić w OSS.

W przypadku gdy funkcję organu ds. certyfikacji w zakresie bezpieczeństwa pełni Agencja, przed podjęciem decyzji o wydaniu jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa organy zaangażowane w przeprowadzanie oceny powinny wspólnie omówić zawartość swoich sprawozdań z oceny. Powinny one również dojść do porozumienia w kwestii wszelkich ograniczeń lub warunków użytkowania, a także niewielkich zastrzeżeń, które należy odroczyć do momentu przeprowadzenia późniejszych działań nadzorczych, wyznaczając krajowy organ ds. bezpieczeństwa odpowiedzialny za podjęcie działań następczych w tym zakresie. W następstwie tej koordynacji Agencja musi sporządzić końcowe sprawozdanie z oceny odzwierciedlające wyniki oceny. Wszelkie rozbieżne opinie podmiotów oceniających będą musiały być rozpatrzone przez kierownika projektu i mogą zostać odnotowane w sprawozdaniu z oceny, jeżeli pozostaną nierozstrzygnięte.

Koordynacja działań pomiędzy stosownymi organami zaangażowanymi w ocenę bezpieczeństwa jest również konieczna w sytuacji, gdy nie można rozwiązać wskazanych przypadków niezgodności z przepisami z uwagi na fakt, że wnioskodawca nie jest w stanie

ich rozwiązać w stopniu satysfakcjonującym organ albo że nie można uzgodnić terminów. Jeśli organ ds. certyfikacji w zakresie bezpieczeństwa to potwierdzi, wniosek może zostać odrzucony lub mogą zostać nałożone ograniczenia lub warunki użytkowania.

5.5. Podjęcie decyzji i zakończenie oceny

Organ ds. certyfikacji w zakresie bezpieczeństwa przygotowuje decyzję w punkcie kompleksowej obsługi; składa się ona z pisma przewodniego, końcowego sprawozdania z oceny i jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa, jeżeli taki certyfikat ma zostać wydany. W tym celu organ ds. certyfikacji w zakresie bezpieczeństwa sprawdza, czy dokumenty są spójne ze sobą i z wnioskiem (chyba że zaproponowano ustanowienie ograniczeń i warunków użytkowania), ponieważ informacje podane w formularzu wniosku są ponownie wykorzystywane w jednolitym certyfikacie bezpieczeństwa. Decyzja jest przekazywana wnioskodawcy drogą elektroniczną, można ją również pobrać z punktu kompleksowej obsługi, korzystając z funkcji biblioteki. Po przesłaniu powiadomienia o decyzji, elektroniczna wersja jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa jest automatycznie przesyłana przez punkt kompleksowej obsługi do bazy danych ERADIS. Organ ds. certyfikacji w zakresie bezpieczeństwa nie musi podejmować żadnych szczególnych działań.

Jeżeli decyzja jest odmowna, wnioskodawca otrzyma jedynie pismo przewodnie i końcowe sprawozdanie z oceny, wnioskodawca może zwrócić się do organu ds. certyfikacji w zakresie bezpieczeństwa o przegląd swojej decyzji ([zob. też sekcja 14.2](#)). Jeżeli wnioskodawca jest wciąż niezadowolony z decyzji, może wnieść odwołanie ([zob. sekcja 14.3](#)) do właściwego organu – krajowej jednostki odwoławczej (jeżeli rolę organu ds. certyfikacji w zakresie bezpieczeństwa pełni krajowy organ ds. bezpieczeństwa) albo Rady Odwoławczej (jeżeli rolę organu ds. certyfikacji w zakresie bezpieczeństwa pełni Agencja). Wnioskodawca jest zobowiązany wystąpić z wnioskiem o przegląd, zanim będzie mógł odwołać się od decyzji organu ds. certyfikacji w zakresie bezpieczeństwa.

Wnioskodawca może również wystąpić o wszczęcie kontroli sądowej ([zob. sekcja 14.4](#)).

Organ ds. certyfikacji w zakresie bezpieczeństwa zamyka procedurę administracyjną oceny, upewniając się, że wszystkie dokumenty i zapisy zostały poddane przeglądowi, uporządkowane i zarchiwizowane w punkcie kompleksowej obsługi.

Organ ds. certyfikacji w zakresie bezpieczeństwa proszony jest o przejrzenie tych informacji i dokonanie ich aktualizacji względem wyników oceny, ze szczególnym naciskiem na zmiany w obszarze działalności i ograniczeniach lub warunkach użytkowania wskazanych w trakcie oceny.



Organy biorące udział w przeprowadzaniu oceny bezpieczeństwa powinny podjąć współpracę, w celu zebrania doświadczeń, które będą mogły być wykorzystane w przyszłych ocenach i pozwolą usprawnić wewnętrzne procedury tych organów. Te doświadczenia mogą uwzględniać wyniki wewnętrznych/zewnętrznych audytów i informacje o kwestiach i zagrożeniach oraz metody, które się sprawdziły i które będzie można zastosować w przyszłych ocenach, a także którymi będzie się można podzielić (lub wyciągnąć z nich wnioski) z innymi organami w celu ciągłej poprawy.

6. Ramy czasowe oceny bezpieczeństwa

Zgodnie z art. 6 rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2018/763 ramami czasowymi przeprowadzenia oceny bezpieczeństwa zarządza się w następujący sposób:

- ▶ na sprawdzenie kompletności dokumentacji wniosku przysługuje **okres 1 miesiąca** (zob. [też sekcja 5.3](#)). Bieg tego okresu rozpoczyna się w dniu wpłynięcia dokumentacji wniosku. W przypadku gdy krajowy organ ds. bezpieczeństwa pełni funkcję organu ds. certyfikacji w zakresie bezpieczeństwa, data ta odpowiada pierwszemu dniu robocznemu w danym państwie członkowskim, następującemu po potwierdzeniu wpłynięcia dokumentacji wniosku. W przypadku gdy Agencja pełni funkcję organu ds. certyfikacji w zakresie bezpieczeństwa, data ta odpowiada pierwszemu dniu robocznemu wspólnemu dla organu ds. certyfikacji w zakresie bezpieczeństwa i krajowych organów ds. bezpieczeństwa właściwych dla obszaru działalności, następującemu po potwierdzeniu wpłynięcia dokumentacji wniosku. Przed upłynięciem tego okresu organ ds. certyfikacji w zakresie bezpieczeństwa musi albo poinformować wnioskodawcę, że dokumentacja jest kompletna, albo poprosić o stosowne informacje uzupełniające, wyznaczając rozsądny termin na ich przekazanie;
- ▶ na zakończenie oceny szczegółowej dotyczącej dokumentacji wniosku (zob. [też sekcja 5.4](#)) przysługuje **okres 4 miesięcy**, który rozpoczyna się powiadomieniem o kompletności dokumentacji wniosku i kończy powiadomieniem wnioskodawcy o decyzji dotyczącej wydania jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa.

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

Pomimo że przepisy nie przewidują konkretnych rozwiązań, w sytuacji gdy Agencja pełni funkcję organu ds. certyfikacji w zakresie bezpieczeństwa proponuje się następujące etapy pośrednie:

- ▶ każdy organ przypisuje właściwy zasób nie później niż 1 tydzień po wpłynięciu wniosku o jednolity certyfikat bezpieczeństwa;
- ▶ odpowiednie informacje, które zostały zebrane w odniesieniu do skuteczności działań wnioskodawcy w zakresie bezpieczeństwa w ramach wcześniejszych działań nadzorczych, są przekazywane Agencji przez krajowe organy ds. bezpieczeństwa najpóźniej w momencie podejmowania decyzji o kompletności wniosku;
- ▶ każdy organ zaangażowany w przeprowadzanie oceny bezpieczeństwa zamyka swoją część oceny szczegółowej nie później niż 5 dni roboczych przed uzgodnionym terminem podjęcia decyzji dotyczącej wydania jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa, aby dać Agencji wystarczająco dużo czasu na opracowanie poszczególnych wyników i rezultatów oceny.



W trakcie oceny bezpieczeństwa różne organy mogą wystąpić z wnioskiem o przekazanie dodatkowych informacji i udzielenie dodatkowych wyjaśnień, każdy z nich w odniesieniu do części oceny, za którą ponosi odpowiedzialność – organy te muszą każdorazowo

precyzyjnie wskazać przedmiot wniosku i termin na udzielenie odpowiedzi. Jeżeli złożenie wniosku o przekazanie dodatkowych informacji lub o udzielenie dodatkowych wyjaśnień może potencjalnie wpłynąć na pracę innych organów, poszczególne organy zachęca się do skoordynowania swoich działań, aby uniknąć kilkukrotnego przekazania wnioskodawcy tego samego wniosku. Złożenie takich wniosków zasadniczo nie prowadzi do wydłużenia okresu oceny, chyba zostaną stwierdzone poważne braki/przypadki braku zgodności lub liczne drobne braki/przypadki braku zgodności, które uniemożliwią dalsze prowadzenie oceny lub jej części.

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

W przypadku gdy Agencja nie zgadza się z krajowym organem lub krajowymi organami ds. bezpieczeństwa właściwymi dla danego obszaru działalności w odniesieniu do wyników i rezultatów przeprowadzonej przez nie oceny (zob. [też sekcja 14.1](#)), termin przeprowadzenia oceny można również wydłużyć na następujące okresy:

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

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

Jeśli data zakończenia oceny nie pozwala na podjęcie decyzji przed datą wygaśnięcia obecnego jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa lub planowaną datą rozpoczęcia każdej nowej operacji transportu kolejowego (np. ze względu na nieterminowe złożenie przez wnioskodawcę dokumentacji wniosku lub uzgodnione wydłużenie terminu przeprowadzenia oceny), organy zaangażowane w ocenę bezpieczeństwa wspólnie z wnioskodawcą mogą zastosować środki awaryjne (zob. [sekcja 7](#)).

7. Środki awaryjne

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

Jeśli nie można wydać jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa na czas, ponieważ wnioskodawca nie złożył wszystkich wymaganych informacji, organy powinny omówić z wnioskodawcą różne możliwości, np. odrzucenia wniosku lub wydania jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa z ograniczeniami lub warunkami użytkowania. Warunki użytkowania mogą odnosić się do:

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

Ponadto środki awaryjne mogą być konieczne w przypadku, gdy istnieje prawdopodobieństwo, że certyfikat bezpieczeństwa wygaśnie przed zakończeniem procesu odnowienia ze względu na późne złożenie dokumentacji wniosku. Zainteresowane organy, po przeprowadzeniu częściowej oceny oraz na podstawie informacji zgromadzonych w ramach poprzedniego nadzoru, mogą wydać certyfikat o ograniczonym okresie ważności oraz z innymi ograniczeniami lub warunkami użytkowania (w stosownych przypadkach). Powinno to zapewnić odpowiednie ramy czasowe dla szczegółowej oceny oraz, po zakończeniu tego procesu, powinno umożliwić wydanie jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa na okres pięciu lat, przy założeniu, że wszystkie wymogi zostały spełnione.

8. Uzgodnienia w kwestii komunikacji

Organ ds. certyfikacji w zakresie bezpieczeństwa powinien zarządzać koordynacją między różnymi organami i z wnioskodawcą w trakcie całego procesu oceny bezpieczeństwa. W przypadku konieczności zorganizowania spotkań (twarzą w twarz lub tele/wideokonferencji) lub innych działań koordynacyjnych organ ds. certyfikacji w zakresie bezpieczeństwa sporządza dokumentację, wysyła kopie do wszystkich uczestników i zamieszcza ją w punkcie kompleksowej obsługi. W przypadku gdy takie spotkanie ma zostać zorganizowane, strona prosząca o spotkanie przekazuje pozostałym wszelkie istotne szczegóły, np. informacje na temat miejsca spotkania, daty, porządku spotkania, wkładu potrzebnego od każdej ze stron itp. Strona wnosząca o spotkanie prowadzi zapisy ze spotkań lub podejmuje wszelkie inne działania koordynacyjne oraz wysyła kopie do wszystkich uczestników i zamieszcza je w punkcie kompleksowej obsługi.

Koordynacja między stronami zaangażowanymi w proces oceny bezpieczeństwa odbywa się zazwyczaj we wzajemnie uzgodnionym języku, który nie musi być językiem wniosku. Uwzględnia to również wymianę poglądów pomiędzy Agencją a krajowymi organami ds. bezpieczeństwa dotyczących wyników i rezultatów oceny, a także wszelką inną komunikację.

Na wniosek krajowego organu (lub organów) ds. bezpieczeństwa właściwego (właściwych) dla obszaru działalności Agencja, pełniąc funkcję organu ds. certyfikacji w zakresie bezpieczeństwa, może przetłumaczyć wydaną przez siebie decyzję i powody jej podjęcia na język krajowego organu (lub organów) ds. bezpieczeństwa. Wnioskiem o tłumaczenie zarządza się poza procesem oceny bezpieczeństwa, bez kosztów ponoszonych przez wnioskodawcę.

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

Powyższe zasady mają zastosowanie do wszystkich rodzajów komunikacji ustnej i pisemnej; w tym do wszystkich sprawozdań istotnych dla oceny bezpieczeństwa i innych sprawozdań opracowanych w następstwie wizyty, inspekcji lub audytu (zob. [też sekcja 11](#)).

9. Zarządzanie kwestiami

9.1. Korzystanie z dziennika kwestii

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

Jeżeli całość lub część wniosku ma braki, organy zaangażowane w ocenę bezpieczeństwa mogą zwrócić się do wnioskodawcy o dodatkowe informacje, korzystając z dziennika kwestii i określając ramy czasowe dla oczekiwanej odpowiedzi. Powinno to być uzasadnione i proporcjonalne do trudności w dostarczeniu żądanych informacji. Następnie wnioskodawca dostarcza wymagane informacje za pośrednictwem dziennika kwestii. Jeśli wnioskodawca nie zgadza się z proponowanym terminem, może to omówić z właściwym organem, który z kolei może podjąć postanowienie o dostosowaniu terminu do oczekiwanej odpowiedzi i odnotować w dzienniku kwestii.

Aby skutek był pozytywny, pisemne odpowiedzi wnioskodawcy muszą w wystarczającym stopniu rozwiązać wyrażone obawy i wykazać, że proponowane przez wnioskodawcę środki spełniają stosowne wymogi. Wnioskodawca może złożyć nowe dokumenty lub sparafrazować części pierwotnie złożonych dokumentów, zastępując w oryginalnym wniosku elementy, które nie były satysfakcjonujące, wraz z wyjaśnieniem, w jaki sposób wprowadzone zmiany odnoszą się do wykrytych braków. Wnioskodawca może ponadto dostarczyć odpowiednie informacje pomocnicze (np. procedury dotyczące systemu zarządzania bezpieczeństwem). Wnioskodawca powinien pamiętać, że wszystkie nowe dokumenty powinny być dodawane w odpowiedniej części biblioteki i powiązane z odpowiednią kwestią, a nie zamieszczane w dzienniku kwestii w bibliotece, a wszystkie nowe wersje dokumentów powinny być aktualizowane za pomocą odpowiedniego przycisku. Zaleca się, aby wnioskodawca zapoznał się z odpowiednimi wskazówkami zawartymi w przewodniku OSS dostępnym na stronie internetowej ERA. Wnioskodawca jest odpowiedzialny za wskazanie zmian wprowadzonych we wcześniej złożonych dokumentach (np. przy wykorzystaniu trybu śledzenia zmian). Umożliwia to podmiotom oceniającym sprawdzenie, czy stosowne części dokumentów zostały odpowiednio zmienione i czy nie zmieniono innych części.

Podobnie wnioskodawca może proponować działania mające na celu rozwiązanie kwestii oraz wyznaczać terminy na podjęcie stosownych działań. Jeśli zainteresowany organ nie zgadza się z proponowanymi środkami lub ramami czasowymi, proszony jest o niezwłoczne skontaktowanie się z wnioskodawcą w celu rozwiązania tej kwestii. Uzgodnione rozwiązanie kwestii należy zarejestrować w dzienniku kwestii.

9.2. Klasyfikacja kwestii

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

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

W takim przypadku od wnioskodawcy może być wymagane dostarczenie informacji mających na celu wyjaśnienie określonej kwestii budzącej wątpliwości. Na przykład schemat organizacyjny złożony przez wnioskodawcę wskazuje, że przydział obowiązków dotyczących spraw związanych z bezpieczeństwem układu się w pewien konkretny sposób. Jednakże z towarzyszących tekstów objaśniających wynika inny układ – co wskazuje na brak jasności w kwestii obowiązków dotyczących bezpieczeństwa.

Typ 2 jest związany ze spostrzeżeniem lub uwagą pozostawionym do oceny wnioskodawcy w okresie obowiązywania jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa.

Na przykład podmiot oceniający zauważył podczas analizy dokumentacji wniosku, że istnieją pewne niespójności pomiędzy przywoływanymi normami obowiązującymi w przedsiębiorstwie. Rozbieżności te wynikają z różnych standardów stosowanych przez poszczególne działy firmy. Nie mają one wpływu na bezpieczeństwo, ale muszą zostać rozwiązane przez wnioskodawcę. Wnioskodawca powinien mieć świadomość, że kwestie typu 2 będą sprawdzane podczas odnawiania lub aktualizacji jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa. Brak ich rozwiązania w tym czasie może skutkować tym, że organ ds. certyfikacji w zakresie bezpieczeństwa poruszy inny typ kwestii w przyszłości w celu rozwiązania tej sprawy.

Typ 3 jest związany z przypadkami nieznaczej niezgodności lub niewielkiego zastrzeżenia. Podmiot oceniający zajmujący się daną kwestią decyduje, czy można odroczyć rozwiązanie tej kwestii do czasu wydania jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa. W takim przypadku oczekuje się, że wnioskodawca rozwiąże tę kwestię w terminie określonym w towarzyszącym wnioskowi planie działania lub przed złożeniem kolejnego wniosku o odnowienie lub aktualizację. Przed wydaniem jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa organy zaangażowane w przeprowadzenie oceny bezpieczeństwa muszą uzgodnić, który z nich będzie prowadził działania następcze względem tych kwestii w obrębie swoich działań nadzorczych. Kwestie typu 3, które nie zostały rozstrzygnięte przed wydaniem jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa, zostają zapisane w dzienniku kwestii w celu ponownej oceny podczas następnego składania wniosku o odnowienie/aktualizację.

Klasyfikacja kwestii jako „typu 3” oznacza, że wskazana kwestia zostanie odnotowana wraz z oczekiwaniem, że krajowy organ ds. bezpieczeństwa podejmie działania następcze w trakcie działań nadzorczych po przyznaniu jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa. Niewielkie zastrzeżenia mogą zostać uznane za rozwiązane przez organ ds. certyfikacji w zakresie bezpieczeństwa przy następnym wniosku o odnowienie/aktualizację poprzez uwzględnienie informacji dostarczonych przez krajowy organ ds. bezpieczeństwa lub w przypadku, gdy nie

przeprowadzono jeszcze działań nadzorczych (np. w przypadku aktualizacji) przez organ ds. certyfikacji w zakresie bezpieczeństwa po udzieleniu odpowiedzi przez wnioskodawcę.

Na przykład podmiot oceniający zauważa, że wnioskodawca twierdzi, iż ustanowił proces monitorowania zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 1078/2012, ale podmiot oceniający ustalił, że proces zaakceptowało jedynie czterech z pięciu wykonawców. Wnioskodawca potwierdza, że wciąż oczekuje na ostateczne potwierdzenie od piątego wykonawcy, którego obowiązki mają obejmować zadania niezwiązane z bezpieczeństwem, takie jak czyszczenie pociągów. W takim przypadku podmiot oceniający może zaakceptować zapewnienia wnioskodawcy, że informacje zostaną dostarczone, i zmienić klasyfikację kwestii, uznając ją za niewielkie zastrzeżenie, co zostanie potwierdzone w późniejszym terminie przez krajowy organ ds. bezpieczeństwa.

Od wnioskodawcy zwykle oczekuje się przedstawienia planu działania w celu rozwiązania wątpliwości opisanych w podniesionych kwestiach typu 3. Ten plan działania powinien obejmować punkty określone w załączniku do rozporządzenia (UE) nr 1078/2012 w sprawie monitorowania przez przedsiębiorstwa kolejowe i zarządców infrastruktury. Wzór takiego planu działania znajduje się w załączniku 3. Należy zauważyć, że nie ma wymogu, aby kwestie typu 2 były objęte planem działania, jednak wnioskodawca może je uwzględnić, aby śledzić takie kwestie w okresie obowiązywania jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa. Krajowy organ ds. bezpieczeństwa nie ma obowiązku sprawdzania i rozwiązywania tych kwestii typu 2 w ramach bieżącego nadzoru, ale może zadać pytania dotyczące postępów.

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

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

Ogólnie rzecz ujmując, jako kwestie typu 4 określane są sytuacje, w których wnioskodawca nie wykazał w dokumentacji wniosku, że spełnia kryteria ustanowione w prawie unijnym lub krajowym, albo ustalono na podstawie dokumentacji uzupełniającej, że może ich nie spełniać. Jednym z możliwych sposobów rozwiązania takich kwestii może być nałożenie ograniczeń lub warunków użytkowania w ramach jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa. Taki wariant jest odpowiedni, jeśli ograniczenia lub warunki użytkowania mogą zostać jasno określone i nie wpływają na inne części systemu zarządzania bezpieczeństwem. Na przykład organizacja może stwierdzić, że planuje prowadzić działalność związaną zarówno z transportem osób i towarów, ale nie dostarczyła żadnych dowodów na to, że jest w stanie kontrolować ryzyko związane z jej działalnością dotyczącą transportu towarów. W takim przypadku wnioskodawca może się

znaleźć w sytuacji, w której jego jednolity certyfikat bezpieczeństwa zostanie ograniczony do działalności związanej z transportem osób. W takim przypadku ograniczenie jest związane z kwestią typu 4, która została podniesiona i o której mowa w końcowym sprawozdaniu z oceny wraz z odpowiednim uzasadnieniem decyzji.

W oparciu o informacje dostarczone przez wnioskodawcę organ dostosowuje status kwestii w następujący sposób:

- (a) „kwestia otwarta”, jeżeli dokumenty potwierdzające przedstawione przez wnioskodawcę nie są zadowalające i wciąż wymagane są dodatkowe informacje;
- (b) „kwestia zamknięta”, jeżeli wnioskodawca udzielił satysfakcjonującej odpowiedzi i nie pozostały żadne kwestie do rozwiązania.

Na zakończenie procesu w odniesieniu do wszystkich kwestii należy doprowadzić do rozstrzygnięcia kwestii. Istnieją cztery możliwości:

- (a) W przypadku wszystkich typów kwestii rozwiązanie kwestii jako „zamkniętej”; ponieważ wnioskodawca rozwiązał tę sprawę. Tekst towarzyszący rozwiązaniu powinien wyjaśniać tok rozumowania podmiotów oceniających. *or all types of issue an issue resolution of 'closed out; because the applicant has resolved the matter. The accompanying text to the resolution should explain the assessors reasoning.*
- (b) W przypadku kwestii typu 2 kwestia zostanie zamknięta ze statusem „otwarta”. Ma to na celu odzwierciedlenie faktu, że wnioskodawca ma na rozwiązanie sprawy okres obowiązywania jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa. Tekst towarzyszący rozwiązaniu powinien wyjaśniać tok rozumowania podmiotów oceniających.
- (c) W przypadku kwestii typu 3 „niewielkie zastrzeżenia odłożone do rozpatrzenia w trakcie późniejszego nadzoru”, status rozwiązania niewielkich zastrzeżeń do rozpatrzenia w trakcie późniejszego nadzoru oznacza, że kwestia będzie monitorowana przez odpowiedni krajowy organ nadzoru podczas działań nadzorczych w okresie obowiązywania jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa, a status kwestii zostanie oznaczony jako zamknięty. Tekst towarzyszący rozwiązaniu powinien wyjaśniać tok rozumowania podmiotów oceniających i który krajowy organ ds. bezpieczeństwa weźmie odpowiedzialność za działania następcze podczas nadzoru, chyba że jest to oczywiste, ponieważ wniosek dotyczy tylko jednego państwa członkowskiego.
- (d) W odniesieniu do kwestii typu 4, w przypadku których stosowane będzie ograniczenie lub warunek użytkowania. Kwestia ta zostanie zamknięta, a kwestia, które dotyczy rozwiązanie oznakowana jako: ograniczenia lub warunki użytkowania. Tekst towarzyszący rozwiązaniu powinien wyjaśniać tok rozumowania podmiotów oceniających.

W przypadku otrzymania odpowiedzi na kwestię otwartą, podmiot oceniający zobaczy, że status kwestii został zmieniony na „udzielono odpowiedzi”, a w przypadku „właściciela” kwestii, przeanalizuje on odpowiedź i w razie potrzeby przeklasyfikuje kwestię, aby odzwierciedlić fakt, że sprawa została rozwiązana w sposób zadowalający lub inny. Jeżeli sprawa nie zostanie rozwiązana w sposób zadowalający, podmiot oceniający rejestruje swoją decyzję i jej uzasadnienie w dzienniku kwestii i zwraca się, w razie potrzeby, o dodatkowe informacje.

Podmiot oceniający wskazuje przyczynę niespełnienia wymogów, ale to do wnioskodawcy należy dalsze ustalenie sposobu osiągnięcia zgodności i uzgodnienie z podmiotem oceniającym terminu, w którym zamierza to zrobić. Jeżeli proponowany termin przekracza planowaną datę certyfikacji, należy głębiej rozważyć, czy dana otwarta kwestia uniemożliwia wydanie jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa.



Jeśli wnioskodawca nie dostarczy wymaganych informacji lub jeśli informacje uzupełniające podane przez wnioskodawcę nie są wystarczające, termin oceny może zostać wydłużony lub wniosek może zostać odrzucony. Odrzucenie wniosku to środek podejmowany w ostateczności; jeżeli organ ds. certyfikacji w zakresie bezpieczeństwa zdecyduje się z niego skorzystać, odnotowuje treść stosownej decyzji oraz jej uzasadnienie w sprawozdaniu z oceny, po czym przekazuje to sprawozdanie wnioskodawcy. Odrzucenie wniosku każdorazowo wiąże się z koniecznością jego ponownego złożenia. Wnioskodawca będzie musiał ponieść koszty związane z oceną każdego odrzuconego wniosku, a także koszty ponownej oceny.

10. Zapewnienie jakości

Organ ds. certyfikacji w zakresie bezpieczeństwa ma obowiązek zapewnić, aby:

- ▶ właściwie zastosowano poszczególne etapy procesu;
- ▶ potwierdzono istnienie wystarczających dowodów, które pozwolą wykazać, że wszystkie istotne aspekty wniosku zostały ocenione;
- ▶ wnioskodawca odpowiedział na wszystkie kwestie, w których stwierdzono brak zgodności z przepisami (tj. kwestie typu 3 i typu 4), oraz na wszelkie inne wezwania do udzielenia dalszych informacji;
- ▶ wszystkie kwestie typu 3 i typu 4 zostały rozwiązane lub, jeżeli rozwiązane nie zostały, aby właściwie udokumentowano przyczyny takiej sytuacji;
- ▶ niewielkie zastrzeżenia, które zostały pozostawione procesowi nadzoru, zostały przypisane do właściwego krajowego organu ds. bezpieczeństwa i z nim uzgodnione;
- ▶ podjęte decyzje były udokumentowane, sprawiedliwe i spójne;
- ▶ opinia dotycząca wydania jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa, która jest przedstawiona w sprawozdaniu z oceny, stanowiła odzwierciedlenie całości oceny.

Jeżeli stwierdzono odpowiednią zgodność działań z procedurą, wystarczy potwierdzić fakt zastosowania opisanych powyżej czynności oraz dołączyć ewentualne stosowne komentarze. Jeżeli stwierdzono brak zgodności z procedurą, należy jasno przedstawić powody wyciągnięcia takiego wniosku.

11. Audyty, inspekcje lub wizyty

Organ lub organy zaangażowane w ocenę bezpieczeństwa są uprawnione do przeprowadzenia audytów, inspekcji lub wizyt w obiektach należących do wnioskodawcy.

Do celów niniejszego przewodnika:

- ▶ **audyt** oznacza zorganizowaną interwencję polegającą na kontroli przedsiębiorstwa kolejowego względem konkretnej normy zarządzania bezpieczeństwem lub konkretnego protokołu audytu. Audyty można przeprowadzać poza kontrolowaną jednostką albo na miejscu, wykorzystując różne techniki, takie jak przegląd dokumentów, wywiady lub dobór próby;
- ▶ **inspekcja** oznacza wyznaczenie upoważnionego i kompetentnego pracownika organu ds. certyfikacji w zakresie bezpieczeństwa lub odpowiedniego krajowego organu ds. bezpieczeństwa, w zależności od przypadku, do zbadania określonego i ograniczonego aspektu działalności przedsiębiorstwa kolejowego. Celem inspekcji powinno być stwierdzenie zgodności z wymogami dotyczącymi systemu zarządzania bezpieczeństwem przewidzianymi w zgłoszonych przepisach krajowych lub weryfikacja, czy udzielone informacje lub informacje zapisane w dokumentach wspierających system zarządzania bezpieczeństwem są prawdziwe. Inspekcja w zamierzonym tutaj znaczeniu zarówno weryfikuje, czy proces został wdrożony, jak i sprawdza, jak dobrze działa. Nie oznacza to weryfikacji polegającej na zaznaczaniu odpowiednich pól w celu sprawdzenia obecności określonych dokumentów lub urządzeń, gdyż to może jedynie pokazać inspektorowi, że dany element jest obecny, a nie że jest stosowany w praktyce.
- ▶ **wizyty** w obiekcie należącym do wnioskodawcy, inne niż te przeprowadzone w celu inspekcji lub audytu, to interwencje, o których powiadamia się z krótkim wyprzedzeniem, dotyczące konkretnych części obiektu przedsiębiorstwa kolejowego, mające na celu przyglądanie się właściwemu wdrożeniu procedury dotyczącej systemu zarządzania bezpieczeństwem.

W przypadku gdy Agencja pełni funkcję organu ds. certyfikacji w zakresie bezpieczeństwa, zakres i cele inspekcji lub wizyt oraz role przypisane poszczególnym zaangażowanym organom muszą być koordynowane w celu uniknięcia powielania wysiłków i ograniczenia wystąpienia sytuacji, w której od wnioskodawców wymagane jest poddawanie się licznym audytom, inspekcjom lub wizytom. Gdy Agencja przeprowadza inspekcję lub wizytę, właściwy krajowy organ ds. bezpieczeństwa (lub organy) zapewnia(-ją) niezbędne Agencji wsparcie i pomoc, aby spełnić obowiązujące zasady bezpieczeństwa obowiązujące w obiekcie (obektach) należącym (należących) do wnioskodawcy.

Oczekuje się, że organ przeprowadzający audyt, inspekcję lub wizytę będzie działał według wewnętrznych uzgodnień lub procedur, które ustalają ramy realizacji danej czynności. W tym celu organ ma fakultatywną możliwość zastosowania zasad i wymogów ustalonych za pomocą stosownych norm, takich jak ISO 19011 i ISO 17021, które dotyczą przeprowadzania audytów systemów zarządzania, oraz ISO 17020, która dotyczy inspekcji.

Ustalenia z audytów, inspekcji lub wizyt stanowią materiał dowodowy, który może być pomocny w rozwiązywaniu kwestii zarejestrowanych w dzienniku kwestii. W niektórych przypadkach mogą jednak także uwzględnić kwestie (np. przypadki nieprzestrzegania przepisów), które nie zostały wcześniej wskazane, i należy w takiej sytuacji zarejestrować te kwestie w dzienniku kwestii jako nowe kwestie.

Bardziej szczegółowe informacje dotyczące metod przeprowadzania audytu i inspekcji można znaleźć w *Przewodniku Agencji dotyczącym nadzoru*.

12. Współpraca pomiędzy procesami oceny i nadzoru

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

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

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

13. Ośrodki szkoleniowe, podmioty odpowiedzialne za utrzymanie i transport towarów niebezpiecznych

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

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

Wnioskodawca powinien podczas składania wniosku wybrać opcję „Uznanie ośrodka szkoleniowego” na stronie 1 formularza wniosku. Zaleca się, aby odpowiedni krajowy organ ds. bezpieczeństwa potwierdził uznanie ośrodka szkoleniowego przedsiębiorstwa kolejowego w swoim sprawozdaniu z oceny oraz by poświadczenie uznania zostało umieszczone na jednolitym certyfikacie bezpieczeństwa, nawet jeśli ten krajowy organ ds. bezpieczeństwa nie jest organem ds. certyfikacji w zakresie bezpieczeństwa.

Przedsiębiorstwa kolejowe działające jako podmioty odpowiedzialne za utrzymanie (ang. *entities in charge of maintenance*, ECM) i utrzymujące pojazdy wyłącznie na potrzeby działalności własnej nie mają obowiązku posiadania „certyfikatu podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie” zgodnie z art. 3 ust. 2 lit. b) rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 779/2019. Jednak ich system utrzymania musi nadal być zgodny z załącznikiem II do tego rozporządzenia. Dowody zgodności z tym załącznikiem muszą być przedstawione przez te przedsiębiorstwa kolejowe przy składaniu wniosku o wydanie jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa. Wnioskodawca powinien wskazać w odpowiedniej części strony 1 formularza wniosku w OSS, czy chce zostać w ten sposób oceniony. Odpowiednie sformułowanie zostanie umieszczone w jednolitym certyfikacie bezpieczeństwa w celu odzwierciedlenia takiego wniosku.

Fakt, że zostało to ocenione jako część wniosku, można wpisać do wydanego jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa w sekcji „Informacje dodatkowe”.

Jeżeli wnioskodawca wskazał towary niebezpieczne w ramach operacji, organ ds. certyfikacji w zakresie bezpieczeństwa powinien mieć świadomość, że zobowiązany jest skonsultować się z właściwym organem w sprawie przewozu towarów niebezpiecznych koleją w taki sposób, aby zapewnić zgodność z odnośnym ustawodawstwem. W przypadku gdy Europejska Agencja Kolejowa jest organem ds. certyfikacji w zakresie bezpieczeństwa, konsultacje takie będą prowadzone za pośrednictwem odpowiednich krajowych organów ds. bezpieczeństwa w odniesieniu do danego obszaru działalności.

14. Arbitraż, przegląd i odwołanie

14.1. Arbitraż

Arbitraż ma zastosowanie jedynie w przypadkach, gdy Agencja pełni funkcję organu ds. certyfikacji w zakresie bezpieczeństwa, o czym mowa w art. 10 ust. 7 dyrektywy (UE) 2016/798.

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

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

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

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

Wnioski o przeprowadzenie arbitrażu kierowane są do Rad Odwoławczych. Postępowania są rejestrowane przez sekretarza Rad Odwoławczych w punkcie kompleksowej obsługi.

Rada Odwoławcza prowadząca postępowanie arbitrażowe ma dostęp do pełnej dokumentacji wniosku dostępnej w punkcie kompleksowej obsługi. Rada Odwoławcza decyduje o tym, czy potwierdzić projekt decyzji Agencji w ciągu 1 miesiąca od złożenia przez krajowy organ lub organy ds. bezpieczeństwa wniosku o arbitraż.

Za pośrednictwem punktu kompleksowej obsługi o decyzji Rady Odwoławczej powiadamiani są wszystkie strony zaangażowane w ocenę bezpieczeństwa, w tym wnioskodawcy.

Ta sama procedura arbitrażowa ma zastosowanie również w przypadku różnicy stanowisk między Agencją a krajowym organem ds. bezpieczeństwa, gdy organ w ramach nadzoru stwierdzi, że posiadacz jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa wydanego przez Agencję nie spełnia już warunków wydania certyfikatu i zwraca się do Agencji, jako organu ds. certyfikacji w zakresie bezpieczeństwa, o ograniczenie lub cofnięcie certyfikatu.

W związku z tym, że procedura arbitrażowa prowadziłaby do wydłużenia terminu przeprowadzenia oceny, Agencja wyszczególnia na poziomie pulpitu nawigacyjnego punktu kompleksowej obsługi poszczególne etapy pośrednie związane z arbitrażem (zob. [też sekcja 3.2](#)).

14.2 Przegląd

Proces przeglądu ma zastosowanie zarówno do Agencji, jak i krajowego organu ds. bezpieczeństwa pełniącego funkcję organu ds. certyfikacji w zakresie bezpieczeństwa, o czym mowa w art. 10 ust. 12 dyrektywy (UE) 2016/798.

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

Wnioskodawca uzasadnia swój wniosek o przegląd i umieszcza w nim wykaz kwestii, które jego zdaniem nie zostały właściwie uwzględnione podczas przeprowadzania oceny bezpieczeństwa. Przy czym wnioskodawca powinien wziąć pod uwagę, że organ ds. certyfikacji w zakresie bezpieczeństwa nie uwzględni nowych uzupełniających dowodów ujawnionych po wysłaniu powiadomienia o decyzji. Jeżeli wnioskodawca chce, aby nowe dowody zostały uwzględnione i ocenione, może to zrobić wyłącznie w kontekście nowego wniosku.

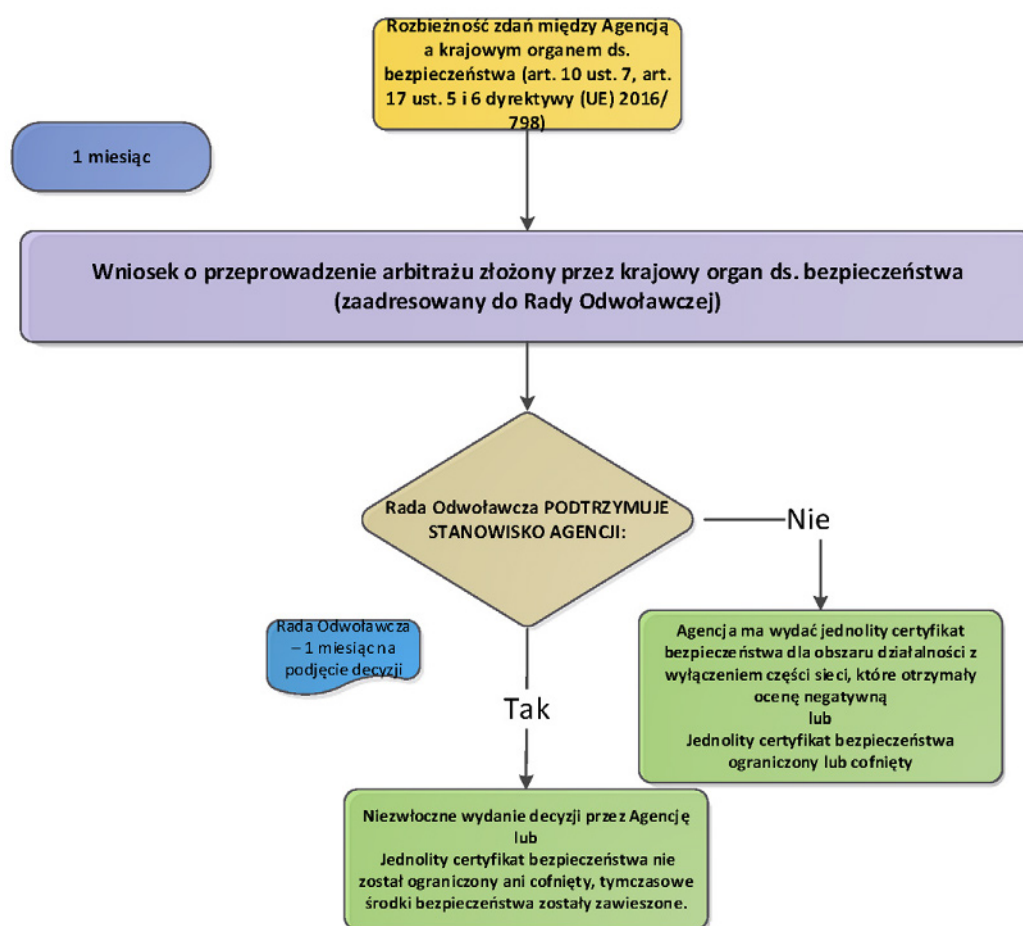
Podczas ponownego rozpatrywania sprawy organ ds. certyfikacji w zakresie bezpieczeństwa postępuje zgodnie ze swoim wewnętrznym regulaminem, aby zapewnić bezstronność procesu, w tym, o ile jest to wykonalne, wykorzystanie podmiotów oceniających, które nie były zaangażowane w poprzednią ocenę. Proces przeglądu ma taką strukturę, jak procedura oceny bezpieczeństwa, jednak ogranicza się do tych kwestii, które były podstawą do decyzji odmownej wydanej przy pierwszej ocenie. Ponadto zaangażowane organy nie będą przeprowadzać żadnych audytów, inspekcji ani wizyt w obiektach wnioskodawcy w odniesieniu do wykazu kwestii zawartych we wniosku o dokonanie przeglądu.

Decyzja organu ds. certyfikacji w zakresie bezpieczeństwa, dotycząca potwierdzenia lub zmiany jego pierwszej decyzji, jest przekazywana za pośrednictwem punktu kompleksowej obsługi wszystkim stronom zaangażowanym w ocenę bezpieczeństwa, w tym wnioskodawcy, w terminie dwóch miesięcy od daty wpłynięcia wniosku o przegląd. W przypadku gdy decyzja odmowna zostanie zmieniona w ramach procesu przeglądu, organ ds. certyfikacji w zakresie bezpieczeństwa niezwłocznie wydaje nowy jednolity certyfikat bezpieczeństwa. Ten poddany przeglądowi certyfikat to ten sam rodzaj certyfikatu (nowy/zmieniony/odnowiony) co oryginalny certyfikat będący przedmiotem procesu przeglądu. Oryginalny certyfikat zostaje unieważniony w bazie danych ERADIS. Jeżeli negatywna decyzja organu ds. certyfikacji w zakresie bezpieczeństwa zostanie potwierdzona, wnioskodawca może wnieść odwołanie do:

- Rady Odwoławczej, w przypadku wniosków, w odniesieniu do których Agencja została wybrana jako organ ds. certyfikacji w zakresie bezpieczeństwa – zob. też [sekcja 14.3](#) lub

- krajowego organu odwoławczego zgodnie z odpowiednią procedurą krajową, w przypadku wniosków, dla których krajowy organ ds. bezpieczeństwa pełni funkcję organu ds. certyfikacji w zakresie bezpieczeństwa.

Rysunek 5: Schemat procedury arbitrażowej



14.3 Odwołanie



Po złożeniu wniosku o przegląd i w przypadkach podtrzymania decyzji odmownej, wnioskodawca może wciąż złożyć odwołanie od decyzji organu ds. certyfikacji w zakresie bezpieczeństwa, o czym mowa w art. 10 ust. 12 dyrektywy (UE) 2016/798.

Zgodnie z art. 59 rozporządzenia w sprawie Agencji osoba fizyczna lub prawna może również złożyć odwołanie się od decyzji mającej bezpośrednie i indywidualne zastosowanie wobec tej osoby, nawet jeżeli decyzja jest skierowana do innej osoby (tj. wnioskodawcy w omawianym przypadku).

W sytuacji gdy krajowy organ ds. bezpieczeństwa jest organem ds. certyfikacji w zakresie bezpieczeństwa, procedura odwoławcza jest opisana w przewodniku dotyczącym wniosków opracowanym przez krajowy organ ds. bezpieczeństwa.

W sytuacji gdy Agencja jest organem ds. certyfikacji w zakresie bezpieczeństwa, zastosowanie ma następujący procedura odwoławcza.

Wnioskodawca wnosi odwołanie do Rady Odwoławczej. Sekretarz Rady Odwoławczej powiadamia odpowiedniego kierownika projektu, a kierownik projektu określa termin wniesienia odwołania w pulpicie nawigacyjnym i w razie potrzeby przesyła wszelką dokumentację. Rada Odwoławcza podejmuje decyzję o uwzględnieniu lub odrzuceniu odwołania w terminie trzech miesięcy od daty jego wniesienia. Decyzję Rady Odwoławczej dotyczącą odwołania również rejestruje się w punkcie kompleksowej obsługi.

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

Jeżeli decyzja będąca przedmiotem procedury odwoławczej przed albo Radą Odwoławczą, albo organem odwoławczym zostaje zmieniona, organ ds. certyfikacji w zakresie bezpieczeństwa wydaje jednolity certyfikat bezpieczeństwa bezzwłocznie, w każdym razie nie później niż miesiąc po otrzymaniu powiadomienia o ustaleniach Rady Odwoławczej.

Więcej szczegółowych informacji na temat przepisów proceduralnych odnoszących się do odwołania znajduje się w rozporządzeniu wykonawczym Komisji (UE) 2018/867 [*regulamin Rad Odwoławczych Agencji*]. Honorarium z tytułu odwołania ustala się zgodnie z rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2018/764 w sprawie honorariów i opłat.

14.4 Kontrola sądowa

Decyzje podjęte przez organ ds. certyfikacji w zakresie bezpieczeństwa podlegają kontroli sądowej.

W sytuacji gdy Agencja jest organem ds. certyfikacji w zakresie bezpieczeństwa, jej decyzje podlegają kontroli sądowej zgodnie z art. 263 TFUE. Skarga w sprawie unieważnienia decyzji Agencji lub w sprawie niepodjęcia działań w mającym zastosowanie terminie mogą zostać wniesione do Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej wyłącznie po wyczerpaniu procedury odwoławczej (zob. też [sekcja 7.1.3](#)), zgodnie z art. 63 rozporządzenia (UE) 2016/796.

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

15. Aktualizacja lub odnowienie jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa

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

Aktualizacja jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa może być również konieczna w razie znacznych zmian ram regulacyjnych w dziedzinie bezpieczeństwa, zgodnie z art. 10 ust. 15 dyrektywy (UE) 2016/798.



Jednolity certyfikat bezpieczeństwa może również wymagać aktualizacji, jeśli zmieniły się warunki na podstawie których został wydany, ale które nie wpłynęły na rodzaj, zakres ani obszar działalności. Na przykład jeżeli dokonano przeglądu całego systemu zarządzania bezpieczeństwem, a w rezultacie zmieniono wszystkie procedury. Jeżeli wnioskodawca nie ma pewności, czy aktualizacja jest konieczna, powinien się zwrócić do odpowiedniego organu ds. certyfikacji w zakresie bezpieczeństwa o poradę.

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

Organ ds. certyfikacji w zakresie bezpieczeństwa może zwrócić uwagę wnioskodawcy na konieczność aktualizacji lub odnowienia jego jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa. Dobrą praktyką jest dokonanie tego co najmniej sześć miesięcy przed wygaśnięciem jakiegokolwiek istniejącego certyfikatu bezpieczeństwa. Rzeczywiste złożenie wniosku o aktualizację lub odnowienie jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa nie powinno odbywać się z inicjatywy organu ds. certyfikacji w zakresie bezpieczeństwa, lecz powinno być działaniem podejmowanym przez przedsiębiorstwo kolejowe.

Przedsiębiorstwo kolejowe, które składa wniosek o aktualizację lub odnowienie certyfikatu, musi posiadać ważny jednolity certyfikat bezpieczeństwa dla obszaru działalności, który ma być objęty jednolitym certyfikatem bezpieczeństwa.

15.1 Ocena potrzeby aktualizacji jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa

Aktualizacja jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa jest wymagana tylko w przypadku „istotnej” zmiany warunków, na podstawie których został on wydany, tj. zmiany rodzaju, obszaru lub zakresu działalności. Wnioskodawca, który rozważa wystąpić z wnioskiem o „aktualizację”, powinien wziąć pod uwagę, że czasowe ramy prawne oceny tego wniosku wynoszą 5 miesięcy (1 miesiąc na wstępną weryfikację i 4 miesiące na ocenę szczegółową). Wnioskodawca musi zatem wziąć pod uwagę zarówno datę ważności swojego istniejącego certyfikatu, jak i datę, na którą potrzebuje aktualizacji. Jeżeli daty te są ze sobą zbliżone, lepszym rozwiązaniem może być poczekanie lub przewidywanie czasu pozostałego do upływu ważności obecnego jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa. Pozwoli to uniknąć ponoszenia niepotrzebnych kosztów przez wnioskodawców.

Można w skrócie przedstawić, co następuje:

- (a) *przedsiębiorstwo kolejowe ustanawia system zarządzania bezpieczeństwem i korzysta z niego w celu zapewnienia kontroli wszelkiego ryzyka związanego z jego działalnością, uwzględniając odpowiedzialne zarządzanie zmianą. W ramach systemu zarządzania bezpieczeństwem przedsiębiorstwo kolejowe również monitoruje prawidłowe stosowanie rozwiązań związanych z systemem zarządzania bezpieczeństwem, w tym środki kontroli ryzyka;*
- (b) *organ ds. certyfikacji w zakresie bezpieczeństwa jest odpowiedzialny za wydawanie certyfikatu bezpieczeństwa. Po wydaniu jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa krajowy organ ds. bezpieczeństwa przeprowadza działania nadzorcze w celu zapewnienia dalszej zgodności systemu zarządzania bezpieczeństwem przedsiębiorstwa kolejowego z obowiązującymi zobowiązaniami prawnymi;*
- (c) *w art. 10 ust. 13–15 dyrektywy (UE) 2016/798 określono warunki, które należy spełnić, aby przeprowadzić aktualizację certyfikatu bezpieczeństwa;*
- (d) *w załączniku II do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2018/763 nałożono na posiadacza jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa obowiązek powiadamiania organu ds. certyfikacji w zakresie bezpieczeństwa o wszystkich istotnych zmianach w rodzaju, zakresie lub obszarze działalności.*

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

Wnioskodawca opisuje proponowane zmiany, w tym, w razie potrzeby, ocenę ryzyka (może to wymagać zastosowania środków wymaganych przez rozporządzenie (UE) 402/2013 w sprawie wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w zakresie wyceny i oceny ryzyka, jeżeli zmiana jest uważana za znaczącą). Należy zauważyć, że termin „znaczący” zdefiniowany w rozporządzeniu (UE) nr 402/2013 nie jest tożsamy z terminem „istotny”, o którym mowa w rozporządzeniu (UE) 2018/763. Ten ostatni termin odnosi się jedynie do przypadków wymienionych powyżej, podczas gdy ten pierwszy termin może mieć zastosowanie do większego zestawu możliwych zmian.

Zmiany wprowadzone w dokumentacji mogą być oznaczone na wiele sposobów, na przykład za pomocą tabeli lub podkreśleń w tekście, ale muszą być jasno wskazane w tabelach przedstawiających odniesienia do dokumentacji dowodowej względem wymogów prawnych, które są załączone do dokumentacji wniosku.

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

W celu określenia odpowiednich wymogów, na podstawie których należy ocenić wniosek o aktualizację, organy zaangażowane w ocenę bezpieczeństwa biorą pod uwagę zmiany wprowadzone do dokumentacji dowodowej przedłożonej w poprzednim wniosku oraz uwzględniają wyniki wcześniejszych działań nadzorczych.

W ramach każdego wniosku o aktualizację wnioskodawca powinien również zawrzeć informacje na temat działań podjętych w celu rozwiązania wszelkich nierozstrzygniętych kwestii (typu 4, typu 3 i typu 2) z poprzedniej oceny, a także tabelę wszelkich innych zmian wprowadzonych do jego systemu zarządzania bezpieczeństwem wykraczających poza zmiany, w odniesieniu do których dokonuje się aktualizacji.

Następnie wnioskodawca powinien również mieć świadomość, że organ ds. certyfikacji w zakresie bezpieczeństwa skontaktuje się z odpowiednimi krajowymi organami ds. bezpieczeństwa w celu uzyskania informacji na temat wszelkich działań nadzorczych, które mogły one podjąć w okresie od wydania jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa do momentu złożenia wniosku o aktualizację.



Wszystko, co zostało opisane powyżej nie uniemożliwia organom zaangażowanym w ocenę bezpieczeństwa przeprowadzenia, w niektórych przypadkach, pełnej ponownej oceny dokumentacji wniosku. Całkowite powtórzenie oceny może być przeprowadzone na przykład w sytuacji, gdy wnioskodawca nie dostarczył wystarczających informacji o zmianach, które wprowadził w swoim systemie zarządzania bezpieczeństwem, lub gdy wniosek jest składany w okresie przechodzenia pomiędzy jednym systemem regulacyjnym na drugi, lub jeżeli podczas poprzednich działań nadzorczych zaistniały istotnie budzące obawy kwestie.

15.2 Rodzaj i zakres działalności

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

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

1. *transportem pasażerskim, obejmującym lub nie przewozy kolejami dużych prędkości;*
2. *przewozami towarowymi, obejmującymi lub nie przewozy ładunków niebezpiecznych, a także*
3. *tylko usługami manewrowymi;*

(b) **Zakres działalności** charakteryzuje się:

1. liczbą pasażerów lub wolumenem towarów oraz
2. szacunkową wielkością przedsiębiorstwa kolejowego wyrażonej liczbą pracowników pracujących w sektorze kolejowym (tj. mikroprzedsiębiorstwo, małe, średnie albo duże przedsiębiorstwo).

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

15.3 Rozszerzenie obszaru działalności:

W przypadku składania wniosku o rozszerzenie obszaru działalności, przedsiębiorstwo kolejowe wprowadza niezbędne zmiany w dowodach, które przekazano w ramach poprzedniego wniosku. Należy uwzględnić odpowiednie wymogi określone w zgłoszonych przepisach krajowych dotyczących nowego obszaru działalności. Od wnioskodawcy będzie również wymagane, aby wykazał, że wziął pod uwagę dodatkowe ryzyko stwarzane przez nową działalność i że zostało ono uwzględnione w jego rozwiązaniach w zakresie zarządzania bezpieczeństwem.

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

15.4 Zmiany w ramach regulacyjnych w dziedzinie bezpieczeństwa

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

15.5 Zmiany w warunkach, na podstawie których wydano jednolity certyfikat bezpieczeństwa

Co do zasady to na przedsiębiorstwie kolejowym spoczywa obowiązek nawiązania kontaktu z organem ds. certyfikacji w zakresie bezpieczeństwa, gdy planuje wprowadzić zmiany w

warunkach, w oparciu o które wydano jednolity certyfikat bezpieczeństwa. Obejmuje to szeroki zakres zmian, które przedsiębiorstwo kolejowe może chcieć przeprowadzić. Mogą to być zarówno niewielkie zmiany administracyjne, jak i istotne zmiany dotyczące działalności (np. zmiana w procedurach systemu zarządzania bezpieczeństwem, które wskazano jako istotne zgodnie z rozporządzeniem (UE) 402/2013).

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

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

15.6 Przykłady zmian, które mogą wymagać aktualizacji certyfikatu bezpieczeństwa

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

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

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

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

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

Jeśli zmiana nie wpływa na rodzaj lub zakres działalności, lub jeśli potrzeba aktualizacji jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa nie jest oczywista, możliwe, że konieczne będzie wzięcie pod uwagę kwestii nowego lub zwiększonego ryzyka dla działalności przedsiębiorstwa kolejowego jako parametru. Ponadto powstaje pytanie czy można bezpiecznie zarządzać zmianą poprzez system zarządzania bezpieczeństwem należący do przedsiębiorstwa kolejowego. Jak już wspomniano, zakres ponownej oceny systemu zarządzania bezpieczeństwem musi być w każdym razie proporcjonalny względem poziomu ryzyka wprowadzonego przez zmiany oraz charakteru i znaczenia zmian. Wnioskodawca powinien zawsze przeprowadzać ocenę ryzyka i w razie potrzeby stosować przepisy rozporządzenia (UE) 402/2013 w sprawie wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w zakresie wyceny i oceny ryzyka. Wiązałoby się to z analizą tego, czy zmiana jest znacząca, czy też nie:

- (a) **Przykład 1:** zmiana nazwy prawnej przedsiębiorstwa kolejowego wymaga aktualizacji administracyjnej certyfikatu. Zmiana nazwy prawnej przedsiębiorstwa kolejowego nie powinna jednak wymagać ponownej oceny systemu zarządzania bezpieczeństwem przedsiębiorstwa kolejowego, ponieważ jest to czynność o charakterze administracyjnym i nie pociąga za sobą żadnych zmian w jego działalności; w tym przypadku, jeżeli jest to jedyna zmiana, można przyjąć procedurę uproszczoną wraz z zaktualizowaną decyzją bez oceny formalnej i notatką do dokumentacji opisującą powód zmiany. Od wnioskodawcy oczekuje się potwierdzenia na piśmie, że nie zachodzą żadne inne zmiany, które wymagałyby bardziej formalnej aktualizacji jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa;
- (b) **Przykład 2:** zmiany dotyczące niższego ryzyka (np. zmiana z przewozu osób obejmującego przewozy kolejami dużych prędkości na przewóz osób nieobjmujący przewozów kolejami dużych prędkości) jest na ogół czynnością administracyjną z minimalną kontrolą skutków dla systemu zarządzania bezpieczeństwem przedsiębiorstwa kolejowego; w tym przypadku można przyjąć procedurę uproszczoną wraz z zaktualizowaną decyzją bez oceny formalnej i notatką do dokumentacji opisującą powód zmiany;
- (c) **Przykład 3:** zmiany dotyczące wyższego ryzyka (np. z transportu towarowego nieobjmującego usługi związanych z towarami niebezpiecznymi na transport towarowy obejmujący usługi związane z towarami niebezpiecznymi) prawdopodobnie zostałyby uznane za istotną zmianę zgodnie z rozporządzeniem (UE) 402/2013 w sprawie wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w zakresie wyceny i oceny ryzyka, ale stanowiłoby to również istotną zmianę z punktu widzenia aktualizacji jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa, ponieważ zmienia ona rodzaj działalności. W tym celu powinno być wymagane przeprowadzenie oceny zmiany zgodnie z przepisami dotyczącymi systemu zarządzania bezpieczeństwem i aktualizacji jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa; Jako znacząca zmiana będzie również wymagała przedłożenia sprawozdania przez organ oceniający zgodnie z wymogami rozporządzenia;
- (d) **Przykład 4:** Zmiany, które potencjalnie stwarzają większe ryzyko w dla działalności, można uznać za istotne zmiany wymagające aktualizacji jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa, w związku z czym mogą one wymagać oceny zmiany na podstawie przepisów dotyczących systemu zarządzania bezpieczeństwem oraz rozważenia, czy zmiana jest znacząca zgodnie z rozporządzeniem (UE) 402/2013 w sprawie wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w

zakresie wyceny i oceny ryzyka: Przewoźnik towarowy, który wszedł na rynek przewozu osób, albo w ramach usług czarterowych, albo usług pomocniczych jako operator pociągów pasażerskich świadczący szereg usług, stanowi istotną zmianę, ponieważ jest to zmiana rodzaju działalności. Wymagana byłaby ocena ryzyka oraz rozważenie, czy zmiana była znacząca zgodnie z rozporządzeniem (UE) 402/2013 w sprawie wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w zakresie wyceny i oceny ryzyka;

- (e) **Przykład 5:** biorąc pod uwagę, że wewnętrzna restrukturyzacja przedsiębiorstwa kolejowego może mieć negatywny wpływ na jego ustalenia dotyczące systemu zarządzania bezpieczeństwem oraz że istniejące procesy i procedury systemu zarządzania bezpieczeństwem trzeba zmienić lub trzeba opracować nowe, taką zmianę można uznać za zmianę znaczącą zgodnie z rozporządzeniem (UE) 402/2013 w sprawie wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w zakresie wyceny i oceny ryzyka. W takim przypadku konieczne może być również rozważenie, czy zmiany były tak duże (istotne), że konieczna była aktualizacja jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa.
- (f) **Przykład 6:** zmiana trasy może być zmianą istotną, jeśli działalność proponuje się dla linii lub części sieci, której dane przedsiębiorstwo kolejowe wcześniej nie obsługiwało (z wyjątkiem tymczasowych objazdów) i ta nowa trasa zwiększyłaby ryzyko (np. wystawiła to przedsiębiorstwo kolejowe na nowe ryzyko). Jeżeli istniejący jednolity certyfikat bezpieczeństwa zawiera wykaz linii, a nowa linia nie znajduje się na nim, konieczna byłaby aktualizacja jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa. Konieczna byłaby również ocena ryzyka oraz rozważenie, czy zmiana jest znacząca zgodnie z rozporządzeniem (UE) 402/2013 w sprawie wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w zakresie wyceny i oceny ryzyka;
- (g) **Przykład 7:** zwiększenie częstotliwości usług może zwiększyć ryzyko dla przedsiębiorstwa kolejowego, np. potencjalne ryzyko wynikające z zatoru komunikacyjnego. Takich zmian nie należy uważać za istotne, choć można je uznać za znaczące; można nimi bezpiecznie zarządzać za pomocą systemu zarządzania bezpieczeństwem przedsiębiorstwa kolejowego poprzez ocenę ryzyka i zgodność z rozporządzeniem (UE) 402/2013 w sprawie wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w zakresie wyceny i oceny ryzyka:
1. W ramach systemu zarządzania bezpieczeństwem istnieją procesy i procedury mające na celu kontrolę zagrożeń i podjęcie odpowiednich działań zapobiegawczych lub naprawczych w przypadku wykrycia niezgodności z przepisami w trakcie monitorowania działalności przedsiębiorstwa kolejowego;
 2. Przedsiębiorstwo kolejowe powiadamia krajowy organ ds. bezpieczeństwa o zmianach, tak aby krajowy organ ds. bezpieczeństwa mógł określić, jakie dodatkowe zadania nadzorcze zawrzeć w swojej strategii i planie dotyczącym nadzoru przedsiębiorstwa kolejowego;
- (h) **Przykład 8:** podobnie zwiększenie liczby „pasażerokilometrów na trasie w skali roku” lub liczby „tonokilometrów w skali roku” może zwiększyć ryzyko, ponieważ wpływa to na skalę działalności. Takimi zmianami i związanymi z nimi zagrożeniami można jednak również bezpiecznie zarządzać poprzez system zarządzania bezpieczeństwem danego przedsiębiorstwa kolejowego (zob. przykład 7 powyżej). Krajowy organ ds. bezpieczeństwa może w trakcie działań nadzorczych w przedsiębiorstwie kolejowym zweryfikować w jaki sposób jest to przeprowadzane, biorąc pod uwagę informacje na temat zarządzania zmianami zgłoszone przez przedsiębiorstwo kolejowe.

16. Odnowienie jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa

Jednolity certyfikat bezpieczeństwa odnawia się na wniosek wnioskodawcy przed wygaśnięciem ważności certyfikatu, aby zapewnić ciągłość certyfikacji. Przewidziane prawem ramy czasowe dla odnowienia wynoszą 5 miesięcy (1 miesiąc na wstępną weryfikację i 4 miesiące na ocenę szczegółową). Wnioskodawca za pośrednictwem punktu kompleksowej obsługi składa wniosek o odnowienie swojego ważnego jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa (zob. też [sekcja 3.2](#)).

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

Nie przeszkadza to jednak organom zaangażowanym w ocenę bezpieczeństwa, w niektórych przypadkach, w przeprowadzeniu pełnego zakresu ponownej oceny dokumentacji wniosku. Całkowite powtórzenie oceny może być przeprowadzone na przykład w sytuacji, gdy wnioskodawca nie dostarczył wystarczających informacji dotyczących zmian, które wprowadził w swoim systemie zarządzania bezpieczeństwem lub jeżeli podczas poprzednich działań nadzorczych zaistniały znaczące budzące obawy kwestie.



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



Wnioskodawcy muszą dokładnie rozważyć, kiedy dokonać odnowienia i czy połączyć je z aktualizacją wniosku.



17. Ograniczenie lub cofnięcie jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa

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

Jeśli krajowy organ ds. bezpieczeństwa stwierdzi poważne ryzyko dla bezpieczeństwa, może podjąć decyzję o podjęciu wyważonych działań na rzecz egzekwowania prawa. Na przykład krajowy organ ds. bezpieczeństwa może podjąć decyzję o zawieszeniu działalności kolejowych przedsiębiorstwa. W oparciu o tę decyzję organ ds. certyfikacji w zakresie bezpieczeństwa ocenia konieczność aktualizacji jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa z ograniczeniami lub w ostateczności – jego cofnięcia. W przypadku gdy Agencja pełni funkcję organu ds. certyfikacji w zakresie bezpieczeństwa, krajowy organ ds. bezpieczeństwa przedstawia uzasadnienie ograniczenia lub cofnięcia, a przed podjęciem decyzji ma miejsce koordynacja między organami właściwymi dla obszaru działalności.

Przedsiębiorstwo kolejowe, któremu ograniczono lub cofnięto jednolity certyfikat bezpieczeństwa, ma prawo odwołać się od decyzji organu ds. certyfikacji w zakresie bezpieczeństwa (zob. [też sekcja 14.3](#)).

Wszelkie wnioski krajowego organu ds. bezpieczeństwa o ograniczenie jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa są obsługiwane w punkcie kompleksowej obsługi. Jeżeli decyzja ma na celu ograniczenie jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa, organ ds. certyfikacji w zakresie bezpieczeństwa wydaje nowy jednolity certyfikat bezpieczeństwa zawierający ograniczenia lub warunki użytkowania.

Wszelkie wnioski krajowego organu ds. bezpieczeństwa o cofnięcie ważnego jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa, który został wydany przez krajowy organ ds. bezpieczeństwa, są obsługiwane bezpośrednio w bazie danych ERADIS zgodnie z obowiązującymi procedurami. W punkcie kompleksowej obsługi nie jest potrzebny żaden odrębny wpis.

Wnioskodawca może zwrócić się o aktualizację swojego jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa, aby pozbyć się ograniczenia lub warunku użytkowania. Składając taki wniosek, wnioskodawca będzie musiał przedstawić dowody na to, że okoliczności leżące u podstaw ograniczenia nie mają już zastosowania oraz przedstawić wszelkie niezbędne dowody. Organ ds. certyfikacji w zakresie bezpieczeństwa rozpatrzy taki wniosek jako aktualizację i jeżeli zostaną przedstawione wymagane dowody, wyda nowy jednolity certyfikat bezpieczeństwa z usuniętym poprzednim ograniczeniem.

Wnioskodawca, który chce prowadzić działalność zarówno w państwie członkowskim UE, **jak i** w innym państwie lub na stacji granicznej w innym państwie, które nie należy do UE, powinien w pierwszej kolejności skontaktować się z Agencją, aby uzyskać poradę dotyczącą sposobu postępowania.

ZAŁĄCZNIK 1

Instrukcje w odniesieniu do treści wniosku o jednolity certyfikat bezpieczeństwa

Wnioskodawca proszony jest o wypełnienie formularza wniosku w OSS podczas składania wniosku o jednolity certyfikat bezpieczeństwa lub przy występowaniu o wsparcie przygotowawcze.

Poniższa tabela zawiera uwagi do wniosku o wydanie jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa zawartego w załączniku I do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2018/763. Dla ułatwienia w tabeli tej zastosowano tę samą numerację, co w załączniku I do rozporządzenia wykonawczego.

Tabela 1: Uwagi dotyczące składania wniosku o jednolity certyfikat bezpieczeństwa

Załącznik I do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2018/763	Uwagi
1.1-1.3	Wnioskodawca wybiera właściwy rodzaj wniosku w następujący sposób: ► „nowy”: jeśli po raz pierwszy składa wniosek o jednolity certyfikat bezpieczeństwa lub jeśli poprzedni jednolity certyfikat bezpieczeństwa cofnięto; ► „odnowienie”: w sytuacji, gdy upływa okres ważności poprzedniego ważnego (jednolitego) certyfikatu bezpieczeństwa i istnieje konieczność jego przedłużenia, aby zapewnić ciągłość operacji kolejowych prowadzonych przez wnioskodawcę; ► „aktualizacja”: w sytuacji, gdy rodzaj lub zakres działalności uległ istotnym zmianom, lub dokonano istotnych zmian w ramach regulacyjnych w dziedzinie bezpieczeństwa, lub zmieniły się warunki, w oparciu o które wydano (jednolity) certyfikat bezpieczeństwa.
1.2	Jednolity certyfikat bezpieczeństwa jest odnawiany na wniosek przedsiębiorstwa kolejowego, w okresach nieprzekraczających pięciu lat, na mocy art. 10 ust. 13 dyrektywy (UE) 2016/798.
1.4	Podczas składania wniosku o odnowienie lub aktualizację należy podać lub wybrać numer ENI poprzedniego (jednolitego) certyfikatu bezpieczeństwa (np. jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa lub certyfikatu bezpieczeństwa w części A), w związku z którym wniosek jest składany do organu ds. certyfikacji w zakresie bezpieczeństwa. Numery ENI poprzedniego certyfikatu bezpieczeństwa są wykorzystywane do unieważnienia odpowiednich certyfikatów w bazie danych ERADIS. W razie wątpliwości zaleca się, aby wnioskodawca skontaktował się z organem ds. certyfikacji w zakresie bezpieczeństwa przed złożeniem wniosku.
2.1-2.2	Przy ubieganiu się o usługi pasażerskie (jako część wniosku lub jako całość wniosku) należy określić poprzez zaznaczenie odpowiedniego pola, czy operacje obejmują czy nie przewozy kolejami dużych prędkości: można wybrać tylko jedną opcję. Usługi dotyczące wybranej opcji 2.1 lub 2.2 obejmują jednak każdy inny rodzaj przewozu pasażerskiego (tj. regionalny, krótko-, średnio- i długodystansowy itp.), a także wszelkie inne usługi niezbędne do świadczenia usług przewozu pasażerskiego, których dotyczy wniosek (manewrowanie itp.). Definicję przewozów kolejami dużych prędkości można znaleźć w załączniku I do dyrektywy (UE) 2016/797.
2.3-2.4	Składając wniosek o usługi transportu towarowego (jako część lub jako całość wniosku), należy określić, zaznaczając odpowiednie pole, czy operacje obejmują transport towarów niebezpiecznych, czy też nie: można wybrać tylko jedną opcję. Usługi dotyczące wybranej opcji 2.3 lub 2.4 obejmują jednak każdy inny rodzaj transportu towarowego, który nie został wyraźnie wymieniony, a także wszelkie inne usługi niezbędne do świadczenia usług transportu towarowego, których dotyczy wniosek (manewrowanie itp.). Wnioskodawca powinien być również świadomy, że w przypadku wyboru „towarów niebezpiecznych” będzie musiał przedstawić w ramach swojego wniosku dowód zgodności z przepisami dotyczącymi transportu kolejowego towarów niebezpiecznych.

Załącznik I do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2018/763	Uwagi
Formularz OSS	Czy wnioskodawca zamierza złożyć wniosek o ocenę funkcji swojego podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie (ECM) w ramach swojego wniosku (tylko w przypadku, gdy zamierza być podmiotem odpowiedzialnym za utrzymanie w odniesieniu do własnych pojazdów). Czy wnioskodawca zamierza złożyć wniosek o ocenę swoich ośrodków szkoleniowych przez odpowiedni krajowy organ ds. bezpieczeństwa w ramach swojego wniosku. (Tylko w przypadku, gdy prowadzi ośrodek szkoleniowy dla własnych personelu)
2.5	To pole należy zaznaczyć, jeśli wnioskodawca zamierza świadczyć jedynie usługi manewrowe i nie będzie prowadził transportu pasażerskiego ani towarowego. Wnioskodawca musi określić, czy zamierzone usługi obejmują lub nie przetaczanie wagonów z towarami niebezpiecznymi. Pole to można również zaznaczyć łącznie z polem 2.6, jeżeli wnioskodawca zamierza prowadzić inne rodzaje działalności.
2.6	Jeżeli wnioskodawca zamierza prowadzić inne rodzaje działalności, musi określić, co to za usługi, na przykład: ▶ Eksploatacja pojazdów na prywatnych bocznicach, w przypadku gdy taka działalność nie jest wykluczona z zakresu systemu zarządzania bezpieczeństwem przedsiębiorstwa, zgodnie z art. 2 ust. 3 dyrektywy (UE) 2016/798; ▶ Badanie właściwości biegowych lub próby stacjonarne pojazdów; ▶ Eksploatacja pojazdów związana z działalnością mającą na celu utrzymanie infrastruktury. ▶ Wszelkie ośrodki szkoleniowe, które mają zostać uznane zgodnie z art. 5 decyzji Komisji 2011/765/UE (więcej szczegółowych informacji znajduje się w sekcji 13) W tym polu można również dodać wszystkie krajowe wymogi dotyczącą rodzaju/rodzajów działalności.
3.1	W odniesieniu do usług, których dotyczy wniosek, należy określić datę, kiedy działalność operacyjna ma się rozpocząć lub – w przypadku certyfikatu odnawianego lub aktualizowanego – datę, kiedy certyfikat ma wejść w życie i zastąpić poprzedni.
3.2	Wnioskodawca musi wybrać państwo członkowskie dla planowanego obszaru działalności, w tym każde państwo członkowskie, w którym zamierza prowadzić działalność jedynie do stacji granicznej.
3.3	Wnioskodawca określa swój planowany obszar działalności, który może obejmować całą sieć kolejową jednego lub więcej państw członkowskich, lub jedynie jej określoną część. W przypadku, gdy wnioskodawca zamierza prowadzić swoją działalność jedynie w określonej części sieci, wnioskodawca ma obowiązek: albo określić obszar działalności, na którym zamierza prowadzić swoją działalność, jako odcinek od punktu A do punktu B (np. Paryż – Bruksela), albo przedstawić wykaz sieci, w których zamierza prowadzić działalność, albo określić jasno wszystkie linie, w tym stosowne linie objazdu, na których zamierza prowadzić działalność. Wnioskodawcy muszą odnosić się do linii, korzystając z określeń/nazw linii podanych w „regulaminie sieci” (zob. art. 3 i załącznik IV do dyrektywy 2012/34/UE). Zaleca się również uwzględnienie rodzaju systemów sygnalizacji, które mają być stosowane, oraz ich zasięgu geograficznego. Należy zaznaczyć, że w sytuacji gdy wnioskodawca decyduje się na złożenie wniosku o ściśle określony obszar działalności, każda zmiana dotycząca tego obszaru będzie wymagać aktualizacji jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa. Sposób określenia obszaru działalności jest zdefiniowany jako decyzja biznesowa wnioskodawcy. W przypadku stacji granicznych wnioskodawca musi określić obszar działalności zazwyczaj, od granicy państwowej do stacji granicznej X.
4.1-4.2	Wnioskodawca może wybrać Agencję lub krajowy organ ds. bezpieczeństwa jako organ ds. certyfikacji w zakresie bezpieczeństwa, jeżeli obszar działalności jest ograniczony do jednego państwa członkowskiego. Wnioskodawca wybiera Agencję, jeżeli obszar działalności obejmuje więcej niż jedno państwo członkowskie.
5.1	Należy uwzględnić wyłącznie nazwę prawną.

Załącznik I do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2018/763	Uwagi
5.2	Tu można zamieścić skróconą nazwę przedsiębiorstwa kolejowego (opcjonalnie).
5.3-5.7	Każdy wnioskodawca musi podać niezbędne informacje umożliwiające organowi ds. certyfikacji w zakresie bezpieczeństwa kontakt z przedsiębiorstwem kolejowym. ▶ W stosownych przypadkach należy podać numer telefoniczny centrali przedsiębiorstwa kolejowego, a nie osoby zajmującej się procedurą oceny. ▶ Numery telefonu i faksu powinny, w stosownych przypadkach, zawierać numer kierunkowy kraju. ▶ Adres poczty elektronicznej powinien być centralnym adresem poczty elektronicznej przedsiębiorstwa kolejowego. ▶ Dane kontaktowe przedsiębiorstwa kolejowego powinny obejmować adres ogólny, bez wskazywania konkretnych osób, ponieważ informacje na ich temat można podać w polach 6.1–6.6. Podanie adresu strony internetowej (5.7) nie jest obowiązkowe
5.8-5.9	Jeżeli na podstawie przepisów krajowych przypisano przedsiębiorstwu kolejowemu będącemu wnioskodawcą kilka numerów rejestracji, punkt kompleksowej obsługi pozwala na wpisanie zarówno numeru VAT (5.9), jak i drugiego numer rejestracji (5.8) (np. rejestr handlowy).
5.10	W razie konieczności można podać dodatkowe informacje, które nie były wymagane w pozostałych polach.
6.1-6.8	W trakcie przeprowadzania oceny osoba wyznaczona do kontaktów pośredniczy między przedsiębiorstwem kolejowym, które składa wniosek o jednolity certyfikat bezpieczeństwa, a organem ds. certyfikacji w zakresie bezpieczeństwa i właściwym krajowym organem (lub organami) ds. bezpieczeństwa, stosownie do sytuacji. Osoba wyznaczona do kontaktów służy w razie konieczności wsparciem, pomocą, informacją, wyjaśnieniami i stanowi punkt odniesienia dla organu ds. certyfikacji w zakresie bezpieczeństwa i właściwego krajowego organu (lub organów) ds. bezpieczeństwa, stosownie do sytuacji. Osoba wyznaczona do kontaktów jest upoważniona do reprezentowania organizacji składającej wniosek. Numery telefonu i faksu powinny, w stosownych przypadkach, zawierać numer kierunkowy kraju.
7.1	Dokumentację tę składa się w momencie składania wniosku o jednolity certyfikat bezpieczeństwa. Jeżeli wniosek dotyczy odnowienia lub aktualizacji jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa, należy jasno wskazać – odpowiednio w poszczególnych dokumentach – zmiany wprowadzone w informacjach złożonych w ramach poprzedniego wniosku. „Skrócony opis systemu zarządzania bezpieczeństwem (SMS)” ma być dokumentem, w którym przedstawiono i omówiono najważniejsze elementy systemu zarządzania bezpieczeństwem przedsiębiorstwa kolejowego. Musi on zawierać szczegółowe informacje, które pomogą w wykazaniu, że system zarządzania bezpieczeństwem jest zgodny z kryteriami oceny przedstawionymi w załączniku II do rozporządzenia delegowanego Komisji (UE) nr 2018/763 oraz, tam gdzie to właściwe, uwzględniać odniesienia do bardziej szczegółowych dokumentów. Należy wyraźnie wskazać procesy i dokumenty, w odniesieniu do których stosuje się i wdraża techniczne specyfikacje interoperacyjności (TSI). Aby uniknąć powielania pracy i w celu ograniczenia ilości przedłożonych informacji należy dostarczyć dokumentację zbiorczą w odniesieniu do elementów zgodnych z TSI i z innymi obowiązującymi przepisami UE.
7.2	Tabela orientacyjna przyporządkowująca główne elementy systemu zarządzania bezpieczeństwem przedsiębiorstwa kolejowego do kryteriów oceny określonych w załączniku II do rozporządzenia delegowanego Komisji (UE) 2018/763, stanowiąca dowód zgodności ogólnych przepisów dotyczących systemu zarządzania bezpieczeństwem z wymogami określonymi w art. 9 dyrektywy (UE) 2016/798. Również wskazanie, gdzie w dokumentacji dotyczącej systemu zarządzania bezpieczeństwem spełnione są wymogi stosownej technicznej specyfikacji interoperacyjności odnoszącej się do podsystemu „Ruch kolejowy”.

Załącznik I do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2018/763	Uwagi
8.1	Wnioskodawca składa dokumentację związaną ze zgłoszonymi przepisami krajowymi mającymi zastosowanie do przewozów, które zamierza wykonywać na podstawie certyfikatu, o który występuje. Szczegółowa dokumentacja dotycząca funkcjonowania transportu kolejowego w sieci (lub w części sieci) każdego państwa członkowskiego, w którym wnioskodawca zamierza prowadzić działalność, jest zawarta, stosownie do sytuacji, w oddzielnych załącznikach do formularza wniosku, zgodnie z polityką językową ustaloną przez krajowe organy ds. bezpieczeństwa właściwych państw członkowskich.
8.2	Tabela orientacyjna przyporządkowująca konkretne elementy systemu zarządzania bezpieczeństwem przedsiębiorstwa kolejowego do wymogów określonych w stosownych zgłoszonych przepisach krajowych w celu potwierdzenia zgodności konkretnych przepisów dotyczących systemu zarządzania bezpieczeństwem ze stosownymi wymogami określonymi w zgłoszonych przepisach krajowych.
9.1	Obecny status planu działania (lub planów) ustanowionego przez przedsiębiorstwo kolejowe w celu rozwiązania każdej poważnej niezgodności i kwestii każdego innego obszaru budzącego obawy zidentyfikowanych podczas działań nadzorczych przeprowadzonych od czasu poprzedniej oceny.
9.2	Bieżący status planu (lub planów) działania ustanowionego przez przedsiębiorstwo kolejowe w celu wyeliminowania niewielkich zastrzeżeń z poprzednich ocen.

ZAŁĄCZNIK 2

Wykaz kwestii, które należy zawrzeć w przewodniku dotyczącym wniosków opracowanym przez krajowy organ ds. bezpieczeństwa

Krajowe organy ds. bezpieczeństwa zachęca się do zawarcia w swoich przewodnikach dotyczących wniosków następujących kwestii w odniesieniu do krajowych wymogów, o których mowa w art. 10 ust. 3 lit. b) dyrektywy (UE) 2016/798:

1. *Zakres krajowych środków wdrażających dyrektywę (UE) 2016/798 – krajowy organ ds. bezpieczeństwa określa wszelkie możliwe wyłączenia mające zastosowanie w ich państwie członkowskim na podstawie art. 2 ust. 3 dyrektywy. Zakres ten wyjaśnia krajowe wymogi w odniesieniu do rodzaju lub rodzajów działalności, które wymagają posiadania jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa.*
2. *Polityka językowa – opisuje język obowiązujący dla dokumentacji wniosku, w przypadku której jako organ ds. certyfikacji w zakresie bezpieczeństwa wybrano krajowy organ ds. bezpieczeństwa i dla krajowej części dokumentacji załączonej do wniosku, w przypadku której jako organ ds. certyfikacji w zakresie bezpieczeństwa wybrano Agencję.*
3. *Uzgodnienia w kwestii komunikacji – opisują, co i w jaki sposób krajowy organ ds. bezpieczeństwa zamierza przekazać wnioskodawcy, w przypadku gdy krajowy organ ds. bezpieczeństwa wybrano jako organ ds. certyfikacji w zakresie bezpieczeństwa.*
4. *Honoraria i opłaty – opisują model odnoszący się do honorariów i opłat w przypadku gdy jako organ ds. certyfikacji w zakresie bezpieczeństwa wybrano krajowy organ ds. bezpieczeństwa oraz stawkę godzinową zastosowaną przez krajowy organ ds. bezpieczeństwa w odniesieniu do oceny krajowej części, w przypadku gdy jako organ ds. certyfikacji w zakresie bezpieczeństwa wybrano Agencję.*
5. *Opis umów transgranicznych lub wszelkiego innego rodzaju obowiązujących ustaleń oraz identyfikacja stacji granicznych objętych tymi umowami. Rozsądne jest również podanie danych kontaktowych lub stron internetowych sąsiadujących państw członkowskich, tak aby potencjalni wnioskodawcy mogli znaleźć odpowiednie informacje (w stosownych przypadkach).*
6. *Opis i wyjaśnienie wymogów określonych w zgłoszonych przepisach krajowych oraz w obowiązujących krajowych procedurach administracyjnych. Należy również wyjaśnić wszelkie obowiązujące krajowe przepisy proceduralne, ponieważ mogą one np. odnosić się do szczegółowych ustaleń lub mogą wyjaśniać, w jaki sposób krajowe systemy certyfikacji mogłyby posłużyć jako dowód na zdolność wnioskodawcy do spełnienia wymogów wynikających ze zgłoszonych przepisów krajowych. Ponadto krajowy organ ds. bezpieczeństwa poinstruuje wnioskodawcę, w jaki sposób przyporządkować jego dowody do wymogów krajowych. To przyporządkowanie może odbywać się przez:*

- formularz internetowy zawierający wymogi wstępnie zarejestrowane przez krajowy organ ds. bezpieczeństwa w punkcie kompleksowej obsługi. Jest to wariant preferowany;
 - formularz internetowy dostępny w punkcie kompleksowej obsługi, w którym wnioskodawca samodzielnie rejestruje odpowiednie wymogi krajowe opisane przez krajowy organ ds. bezpieczeństwa w swoim krajowym przewodniku dotyczącym wniosków lub
 - wzór udostępniony przez krajowy organ ds. bezpieczeństwa w krajowym przewodniku dotyczącym wniosków. W tym przypadku wnioskodawca zamieszcza ten dokument w punkcie kompleksowej obsługi;
7. minimalne wymogi w zakresie ubezpieczenia (w stosownych przypadkach), takie jak konieczność przesłania potwierdzenia polisy ubezpieczeniowej lub zabezpieczenia finansowego na pokrycie zobowiązań;
 8. krajowa procedura odwoławcza w odniesieniu do przypadków, gdy jako organ ds. certyfikacji w zakresie bezpieczeństwa wybrano krajowy organ ds. bezpieczeństwa;
 9. przepisy krajowe dotyczące kontroli sądowej w odniesieniu do przypadków, gdy jako organ ds. certyfikacji w zakresie bezpieczeństwa wybrano krajowy organ ds. bezpieczeństwa.
 10. Ustalenia dotyczące stacji granicznych dla państwa członkowskiego, którego dotyczy przewodnik, dane kontaktowe i porady dla sąsiadujących państw członkowskich.

ZAŁĄCZNIK 3
Szablon planu działania

Plan działania w zakresie jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa dotyczący kwestii wymagających nadzoru zgodnie z rozporządzeniem UE 1078/2012 w sprawie wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w odniesieniu do monitorowania

Nr	Kwestie	Opis działań	Powiązanie z oceną ryzyka	Osoba odpowiedzialna za wdrożenie	Osoba zaangażowana	Monitorowanie: Wykonanie	Monitorowanie: efektywność	Jeżeli tak, ... Sugerowane przez ERA najważniejsze etapy	Status nadzoru
0	Utwórz link lub kopij numer, tytuł i treść niewielkiego zastrzeżenia z kwestii w punkcie kompleksowej obsługi	Opis dla czego, co i jak działania zostaną zrealizowane, w tym wraz z odpowiednimi rezultatami (mogą być w odrębnych liniach)	W stosownych przypadkach środki kontroli ryzyka lub działania naprawcze powinny być wyjaśnione lub powiązane z tym działaniem.	Imię i nazwisko osoby odpowiedzialnej za wdrożenie	Wykaz zaangażowanych pracowników lub zainteresowanych stron przed wykonaniem działania, w jego trakcie lub po jego zakończeniu	Daty (dd/mm/rrrr) (lub etapy wraz z datami) realizacji działania	W jaki sposób można zaobserwować, oszacować lub zmierzyć, że działanie przyczynia się do osiągnięcia celu, dla którego zostało utworzone (powiązane z rozporządzeniem delegowanym 2018/762 ustanawiającym wspólne metody oceny bezpieczeństwa w odniesieniu do wymogów dotyczących systemu zarządzania bezpieczeństwem, 6.1.1d))		Należy wypełnić w przypadku złożenia wniosku o odnowienie lub aktualizację. Czy krajowy organ ds. bezpieczeństwa przeprowadził nadzór nad działaniem – jeżeli tak, to jakie i z jakim skutkiem. Jeżeli nie prowadzi się nadzoru w tym zakresie, należy wskazać, że nie prowadzi się nadzoru.
1									
...									

ZAŁĄCZNIK 4

Instrukcje dla organu ds. certyfikacji w zakresie bezpieczeństwa dotyczące wypełniania pól w punkcie kompleksowej obsługi w celu wydania jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa

Gdy zostać ma wydany jednolity certyfikat bezpieczeństwa, organ ds. certyfikacji w zakresie bezpieczeństwa musi wypełnić odpowiednie pola w punkcie kompleksowej obsługi (OSS). W poniższej tabeli przedstawiono instrukcje opisujące jak to zrobić, zachowując taką samą numerację, jaka występuje w punkcie kompleksowej obsługi.

Tabela 4: Instrukcje dla organu ds. certyfikacji w zakresie bezpieczeństwa opisujące jak należy przeglądać i, jeśli trzeba, aktualizować pola w punkcie kompleksowej obsługi w celu wydania jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa

Nazwa pola	Uwagi
1. Informacje dotyczące certyfikatu	
Europejski Numer Identyfikacyjny	Numer ENI jest generowany automatycznie.
Rodzaj certyfikatu	Nowy, odnowienie lub aktualizacja: automatycznie wypełniane przez punkt kompleksowej obsługi na podstawie informacji pochodzących ze stosownego formularza wniosku; pole może być modyfikowane przez organ ds. certyfikacji w zakresie bezpieczeństwa.
Poprzedni certyfikat	Nie jest to automatycznie wypełniane przez punkt kompleksowej obsługi na podstawie informacji pochodzących ze stosownego formularza wniosku; pole może być modyfikowane przez organ ds. certyfikacji w zakresie bezpieczeństwa. Organ ds. certyfikacji w zakresie bezpieczeństwa proszony jest o sprawdzenie dokładności tych informacji. Uwaga: informacja ta nie jest wypełniana, chyba że osoba wypełniająca jednolity certyfikat bezpieczeństwa kliknie dwa razy w pole.
Okres ważności:	Organ ds. certyfikacji w zakresie bezpieczeństwa ustala okres ważności. Początek okresu ważności niekoniecznie musi się pokrywać z datą decyzji w sprawie wydania jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa, ale może się zbiegać z datą rozpoczęcia działalności, zgodnie z wnioskiem wnioskodawcy, lub z datą wygaśnięcia poprzedniego certyfikatu. Punkt kompleksowej obsługi automatycznie oblicza 5 lat od daty rozpoczęcia ważności, która została wprowadzona. Organ ds. certyfikacji w zakresie bezpieczeństwa może dokonać aktualizacji w tym zakresie.
2. Przedsiębiorstwo kolejowe:	
2.1. Nazwa prawna	Przedsiębiorstwo kolejowe będzie identyfikowane za pomocą jego nazwy prawnej. Pole automatycznie wypełniane przez punkt kompleksowej obsługi na podstawie informacji pochodzących ze stosownego formularza wniosku; pole może być modyfikowane przez organ ds. certyfikacji w zakresie bezpieczeństwa.
2.2. Krajowy numer rejestracyjny	Pole automatycznie wypełniane przez punkt kompleksowej obsługi na podstawie informacji pochodzących ze stosownego formularza wniosku; pole może być modyfikowane przez organ ds. certyfikacji w zakresie bezpieczeństwa.

Nazwa pola	Uwagi
2.3. Numer VAT	Pole automatycznie wypełniane przez punkt kompleksowej obsługi na podstawie informacji pochodzących ze stosownego formularza wniosku; pole może być modyfikowane przez organ ds. certyfikacji w zakresie bezpieczeństwa.
3. Organ ds. certyfikacji w zakresie bezpieczeństwa:	
3.1. Organizacja	Pole automatycznie wypełniane przez OSS; pole może być modyfikowane przez organ ds. certyfikacji w zakresie bezpieczeństwa. W przypadku wniosków wydawanych przez Agencję będzie to Agencja Kolejowa Unii Europejskiej.
3.2. Państwo członkowskie	Pole automatycznie wypełniane przez OSS; pole może być modyfikowane przez organ ds. certyfikacji w zakresie bezpieczeństwa.
4. Treść certyfikatu:	
4.1. Rodzaj działalności	Pole automatycznie wypełniane przez OSS; pole może być modyfikowane przez organ ds. certyfikacji w zakresie bezpieczeństwa.
4.2. Obszar działalności	Pole automatycznie wypełniane przez OSS; pole może być modyfikowane przez organ ds. certyfikacji w zakresie bezpieczeństwa.
4.3. Ograniczenia i warunki użytkowania	W tym polu punkt kompleksowej obsługi umożliwia organowi ds. certyfikacji w zakresie bezpieczeństwa wskazanie potencjalnych ograniczeń lub warunków użytkowania, które zostały uzgodnione podczas oceny.
4.4. Odpowiednie przepisy krajowe	Podczas określania odpowiednich przepisów krajowych organy zaangażowane w ocenę bezpieczeństwa powinny wskazać konkretne wyłączenia odniesieniu do dyrektywy (UE) 2016/798, które mają zastosowanie do ich państw członkowskich, które są istotne dla rodzaju i zakresu działalności. Jeżeli istnieje potrzeba uwzględnienia dodatkowych informacji szczegółowych, można je wciąż przedstawić w polu 4.6 „Informacje dodatkowe” jednolitego certyfikat bezpieczeństwa.
4.5. Informacje dodatkowe	Organy mogą skorzystać z tego pola, aby dodać inne, istotne dla nich informacje, takie jak: dodatkowe rodzaje działalności, jeśli jest to wymagane przez przepisy krajowe (zob. pkt. 4.5), podmiot odpowiedzialny za utrzymanie lub rola akredytowanego lub uznanego ośrodka szkoleniowego pełniona przez przedsiębiorstwo kolejowe.
5. Data wydania i podpis:	Data jest automatycznie generowana przez punkt kompleksowej obsługi w momencie podpisania dokumentu.

Dodatek

Wzór tabeli orientacyjnej w odniesieniu do
wymogów określonych w przepisach krajowych

Wypełnia krajowy organ ds. bezpieczeństwa		Wypełnia wnioskodawca ubiegający się o jednolity certyfikat bezpieczeństwa	
Odesłanie (Odesłanie do mającego zastosowanie zgłoszonego krajowego przepisu bezpieczeństwa)	Wymogi (nagłówek wymogu określonego w mającym zastosowanie zgłoszonym krajowym przepisie w zakresie bezpieczeństwa)	Dokumentacja dowodowa (Odesłanie do dokumentu / wersja / data / rozdział / sekcja itp.)	Opis (Krótki opis dokumentu)

**European Union Agency for Railways**

120 rue Marc Lefrancq
BP 20392
FR-59307 Valenciennes Cedex
Tel. +33 (0)327 09 65 00

era.europa.eu
Twitter @ERA_railways

Guidance for Safety certification:

- ▶ Application Guide for the Granting of Single Safety Certificates
- ▶ Supervision guide
- ▶ Management maturity model
- ▶ Enforcement management model
- ▶ Coordination between national safety authorities – A common approach to supervision
- ▶ Competence management framework for authorities