

Projekt Transition Facility „Rozszerzenie
kompetencji administracyjnych w celu
wdrożenia unijnych regulacji rynku kolejowego”
Nr ref. 2005/017-488.02.05.03

Przewodnik po procedurach na rynku transportu kolejowego

Maj 2008



Projekt finansowany
przez Unię Europejską



Projekt realizowany dla
Urzędu Transportu Kolejowego

Deloitte.

Projekt realizowany przez
Deloitte Business Consulting S.A.

Słowo wstępne

Szanowni Państwo,

Z wielką przyjemnością polecam „Przewodnik po procedurach na rynku transportu kolejowego”. Publikacja stanowi wyraz nowego podejścia do zagadnień związanych z mechanizmem konsultacji i wymiany informacji z rynkiem. Regulacja rynku transportu kolejowego jest bowiem zagadnieniem trudnym i złożonym. Służyć ma rozwojowi konkurencji na rynku z pożytkiem dla klienta usługi transportu kolejowego - pasażera i przedsiębiorcy instytucjonalnego.

Regulacja rozumiana jako uwarunkowana prawnie metoda oddziaływania państwa na gospodarkę polega na wydawaniu decyzji administracyjnych nakazujących przedsiębiorstwom wykonywanie określonych obowiązków związanych z rynkiem.

Organ regulacyjny przed podjęciem decyzji regulacyjnych przestrzega i stosuje odpowiednie procedury działania. Działalność rynkowa przedsiębiorców sektora kolejowego wiąże się bowiem z wieloma obowiązkami nałożonymi przez przepisy prawa polskiego i unijnego. Aby wejść do sektora oraz funkcjonować w nim trzeba spełniać nie tylko określone obowiązki, np. w zakresie prowadzenia działalności o wysokim poziomie bezpieczeństwa, ale i posiadać prawa np. do równego i niedyskryminacyjnego dostępu do infrastruktury. Regulator w celu spełniania swych zadań winien współpracować z rynkiem poprzez sprawny system komunikacji mając na celu poprawę świadomości w zakresie wymogów bezpieczeństwa i niezawodności w sektorze kolejowym oraz kulturę prawno-ekonomiczną w zakresie problematyki regulacji rynku transportu kolejowego. W celu zrozumienia problematyki regulacyjnej przygotowano w ramach projektu unijnego kompendium wiedzy o procedurach postępowania na rynku transportu kolejowego i przed Prezesem Urzędu jako centralnym organem administracji rządowej. Oddając do korzystania podmiotom rynkowym sektora kolejowego niniejszy przewodnik żywię nadzieję, że stanie się on publikacją, która usystematyzuje wiedzę na temat zarządzania i regulowania rynku kolejowego. W mojej ocenie sprzyjać też będzie wzajemnemu zrozumieniu i poprawie wzajemnych relacji, kompetencji oraz orientacji w wymogach stawianych podmiotom wchodzącym do sektora kolejowego i nań funkcjonującym.

Życząc przyjemnej lektury pozostaję

Z wyrazami szacunku
Mirosław Antonowicz
Wiceprezes ds. Regulacji Rynku Kolejowego

Przewodnik po procedurach na rynku transportu kolejowego

Maj 2008

Wprowadzenie

Polski rynek przewozów kolejowych jest jednym z największych w Europie. Trzecia, według długości, sieć kolejowa w Unii Europejskiej (po Niemczech i Francji) pozwala uzyskać przewagę konkurencyjną nad innymi rodzajami transportu. Zwiększająca się konkurencja na rynku przewozów towarowych, a także wchodzenie alternatywnych przewoźników na rynek przewozów pasażerskich to czynniki dodatkowo wspierające rozwój rynku. Biorąc pod uwagę uwarunkowania ekonomiczne (niższe koszty), jak również ekologiczne (ochrona środowiska i zmniejszenie tranzytu przewozów samochodowych), wzrost udziałów kolei w transporcie ogółem jest zjawiskiem bardzo pożądanym w gospodarce. Osiąganiu tego celu sprzyja poprawa jakości usług świadczonych przez przewoźników towarowych oraz poprawa bezpieczeństwa i jakości przewozów pasażerskich spowodowana zwiększeniem konkurencji.

Jednakże działalność przedsiębiorców na rynku przewozów kolejowych wiąże się z wieloma obowiązkami nałożonymi na nich przez przepisy prawa. Sama procedura uzyskania licencji wymaga od przedsiębiorcy wykazania własnej wiarygodności ekonomiczno – finansowej poprzez przedstawienie różnego rodzaju danych i dokumentów. Znaczące wymagania formalne i ekonomiczne stawiane są także w ramach procesu certyfikacji bezpieczeństwa. Procedury te wydają się bardzo restrykcyjne i obciążające. Podkreślić jednak należy, że postać wymagań jest prostą konsekwencją wdrażania prawa wspólnoty. Należy pamiętać, że przedsiębiorcy kolejowi ponoszą odpowiedzialność za zapewnienie odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa przewozu osób i towarów. Konieczne jest zatem utrzymywanie mechanizmów weryfikujących potencjał przedsiębiorcy pozwalający mu na dopełnienie wymogów bezpieczeństwa. Podejście to zostało wypracowane w ramach regulacji na szczeblu europejskim i wszelkie zmiany koordynowane są na poziomie wspólnotowym. Charakterystyczny dla polityki regulacyjnej w Unii Europejskiej nurt odchodzenia od nadmiernych obciążeń biurokratycznych jest obecny również na rynku kolejowym i prowadzi do ograniczania pewnych wymogów stawianych przedsiębiorcom kolejowym, nie jest jednak możliwe wyeliminowanie wielu obecnie funkcjonujących obowiązków regulacyjnych.

Celem przedmiotowej publikacji jest pomoc przedsiębiorcom w zapoznaniu się z procedurami obowiązującymi w sektorze kolejowym oraz umożliwienie lepszej orientacji w licznych wymogach określonych przepisami prawa kolejowego. Publikacja ta przyjęła formę podręcznika. Podręcznik został przygotowany jako kompendium zawierające informacje niezbędnie zarówno dla podmiotów pragnących rozpocząć działalność, jak i dla funkcjonujących już na polskim rynku. Przygotowana została także wersja elektroniczna (w języku polskim i angielskim), aby możliwe było jak najszersze rozpowszechnienie tej wiedzy wśród przedsiębiorców.

Podręcznik zawiera ogólny opis kompetencji i procedur w zakresie zarządzania i regulowania rynku kolejowego stosowanych przez Urząd Transportu Kolejowego oraz inne instytucje. Jego zawartość merytoryczna została ujęta w przejrzystych ramach tematycznych. W pierwszej części znajdują się informacje niezbędne dla tych przedsiębiorców, którzy zamierzają wejść na rynek kolejowy. Druga i trzecia część dotyczy zasad funkcjonowania na rynku kolejowym, to znaczy praw i obowiązków, jakie spoczywają na przewoźnikach kolejowych, zarządcach infrastruktury i użytkowników bocznic kolejowych. Ostatnia część informuje o zasadach ochrony praw klientów finalnych, to znaczy przedsiębiorców korzystających z usług przewoźników kolejowych oraz pasażerów.

Należy pamiętać, że dostosowanie polskiego prawa do rozwiązań europejskich wymaga jeszcze wielu zmian przepisów krajowych, zatem opisane w tym podręczniku procedury będą ewoluować. Stan prawny, na którym opiera się obecna wersja podręcznika, obowiązuje na dzień 1 maja 2008 roku.

Spis treści

Słowniczek	05
I. Jak zostać przewoźnikiem kolejowym?	08
Licencjonowanie	09
Bezpieczeństwo	14
Użytkowanie taboru i infrastruktury	25
Świadectwa dopuszczenia do eksploatacji	25
Świadectwa sprawności technicznej pojazdów kolejowych	28
Dodatkowe wymogi związane z użytkowaniem taboru	29
II. Jak funkcjonować na rynku kolejowym? – prawa podmiotów działających na rynku	31
Uzyskiwanie dostępu do infrastruktury	32
Składanie skarg i wniosków w zakresie praktyk dyskryminacyjnych przy udzielaniu dostępu do infrastruktury	37
Ochrona przed nadużyciami konkurencji	40
III. Jak funkcjonować na rynku kolejowym? – obowiązki podmiotów działających na rynku	41
Obowiązek sprawozdawczości regulacyjnej	42
Spełnianie standardów bezpieczeństwa	43
Przygotowywanie Raportów w sprawie stanu bezpieczeństwa	43
Stwierdzanie kwalifikacji pracowników zatrudnionych na stanowiskach związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego	43
Przechowywanie odpowiednich dokumentów w pociągu	46
Kontrola i nakładanie kar za naruszenia kwestii bezpieczeństwa	47
Kontrola przedsiębiorców	49
IV. Ochrona praw klientów finalnych	52
Pasażerowie	53
Przedsiębiorcy korzystający z usług przewoźników kolejowych	56

Słowniczek

W niniejszym opracowaniu posłużono się terminologią opartą na polskich aktach prawnych. Słowniczek najważniejszych pojęć opracowano na podstawie:

- Ustawy z dnia 28 marca 2003 roku o transporcie kolejowym (tekst jednolity: Dz. U. 2007 r. Nr 16 poz. 94 z późn. zm.)
- Rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 30 maja 2006 roku w sprawie warunków dostępu i korzystania z infrastruktury kolejowej (Dz. U. Nr 107 poz. 737 z późn. zm.)
- Procedury rozpatrywania informacji z rynku i wniosków o wszczęcie postępowania administracyjnego związanych z art. 13 ust. 1 pkt 2-5 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2007 r. Nr 16, poz. 94 z późn. zm.) oraz skarg przewoźników kolejowych.

Podane definicje nie w pełni odzwierciedlają zapisy dokumentów źródłowych. Ponadto należy liczyć się z tym, że niżej definiowane terminy mogą w tekście być również używane w rozumieniu potocznym. W niektórych przypadkach wskazano dodatkowe źródła w stosunku do ww., w których dany termin jest definiowany nieco odmiennie.

Słowniczek najważniejszych pojęć użytych w opracowaniu:

- **autoryzacja bezpieczeństwa** – dokument potwierdzający ustanowienie przez zarządcę infrastruktury systemu zarządzania bezpieczeństwem oraz zdolność spełniania przez niego wymagań niezbędnych do bezpiecznego projektowania, eksploatacji i utrzymania infrastruktury kolejowej;

- **bocznicą kolejową** – droga kolejowa połączona z linią kolejową i służąca do wykonywania załadunku i wyładunku wagonów lub wykonywania czynności utrzymaniowych pojazdów kolejowych lub postoju pojazdów kolejowych oraz przemieszczania i włączania pojazdów kolejowych do ruchu po sieci kolejowej; w skład bocznic kolejowej wchodzi również urządzenie sterowania ruchem kolejowym oraz inne urządzenia związane z bezpieczeństwem ruchu kolejowego, które są na niej usytuowane;

- **całopociągowe przewozy intermodalne** – przewozy ładunków wykonywane przy zastosowaniu rozwiązań technicznych lub technologicznych, które przy zmianie środka transportu lub szerokości toru nie będą wymagały przeładunku poszczególnych partii tego ładunku lub przestawienia pudła wagonu;

- **certyfikat bezpieczeństwa** - dokument potwierdzający ustanowienie przez przewoźnika kolejowego systemu zarządzania bezpieczeństwem oraz zdolność spełniania przez niego wymagań bezpieczeństwa zawartych w technicznych specyfikacjach interoperacyjności i innych przepisach prawa wspólnotowego i prawa krajowego;

- **informacja z rynku** - każda podjęta z urzędu informacja, jak i przesłany do urzędu dokument niepodpisany przez osoby upoważnione do reprezentacji podmiotu na zewnątrz, które dotyczą naruszenia równości dostępu przewoźników do infrastruktury kolejowej, równego traktowania przez zarządców wszystkich przewoźników bądź poprawnego ustalania opłat podstawowych za korzystanie z infrastruktury kolejowej oraz opłat dodatkowych za świadczenie usług dodatkowych;

- **infrastruktura kolejowa** – linie kolejowe oraz inne budowle, budynki i urządzenia wraz z zajętymi pod nie gruntami, usytuowane na obszarze kolejowym, przeznaczone do zarządzania, obsługi przewozu osób i rzeczy, a także utrzymania niezbędnego w tym celu majątku zarządcy infrastruktury;

- **interoperacyjność kolei** – zdolność transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości i transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnej do bezpiecznego i niezakłóconego ruchu pociągów na terenie państw członkowskich Unii Europejskiej, polegająca na spełnieniu zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności kolei;

- **koszt obsługi kredytów** – koszt ponoszony z tytułu obsługi kredytów zaciągniętych przez zarządcę na rozwój i modernizację zarządzanej infrastruktury kolejowej;

- **licencja** – potwierdzenie zdolności przedsiębiorcy do wykonywania funkcji przewoźnika kolejowego, wydawane na czas nieokreślony;

- **licencja tymczasowa** – licencja wydana na okres maksymalnie 6 miesięcy, w przypadku zawieszenia lub cofnięcia licencji z powodu niespełnienia wymagań dotyczących wiarygodności finansowej. Okres ten jest dany przedsiębiorstwu na przeprowadzenie zmian w przedsiębiorstwie, pod warunkiem, że nie będzie to zagrażało bezpieczeństwu prowadzonej działalności;

- **linia kolejowa** – droga kolejowa mająca początek i koniec wraz z przyległym pasem gruntu, na którą składają się odcinki linii, a także budynki, budowle i urządzenia przeznaczone do prowadzenia ruchu kolejowego wraz z zajętymi pod nie gruntami;

- **narzut naprawczo-utrzymaniowy** – niezbędne nakłady na rozwój własnego potencjału naprawczego i utrzymaniowego zarządcy w zakresie bieżącego utrzymania i prowadzenia ruchu;

- **odcinek linii kolejowej** – część linii kolejowej zawarta między stacjami węzłowymi albo między punktem początkowym lub końcowym linii kolejowej i najbliższą stacją węzłową;

- **pociąg utrzymaniowo-naprawczy** – pociąg lub pojazd zarządcy oraz przedsiębiorcy działającego na jego zlecenie wykonujący przejazd w celu utrzymania infrastruktury kolejowej, nadzoru lub usuwania awarii;

- **odcinek linii kolejowej** – część linii kolejowej zawarta między stacjami węzłowymi albo między punktem początkowym lub końcowym linii kolejowej i najbliższą stacją węzłową;

- **pociąg utrzymaniowo-naprawczy** – pociąg lub pojazd zarządcy oraz przedsiębiorcy działającego na jego zlecenie wykonujący przejazd w celu utrzymania infrastruktury kolejowej, nadzoru lub usuwania awarii;

- **pojazd kolejowy** – pojazd dostosowany do poruszania się na własnych kołach po torach kolejowych;

- **pojazd kolejowy luzem** – lokomotywa, pojazd trakcyjny zaliczany do taboru specjalnego lub pojazd pomocniczy bez dołączonych wagonów lub kolejowych pojazdów trakcyjnych i pomocniczych w stanie nieczynnym;

- **pojazd trakcyjny** – pojazd kolejowy z napędem własnym; do pojazdów kolejowych nie należą: maszyny do kolejowych robót budowlanych, pojazdy do utrzymania i naprawy sieci trakcyjnej, żurawie kolejowe, wózki motorowe, maszyny budowlane na kołach, ciągniki szynowe, drezyny i wózki robocze oraz niektóre typy pojazdów ratunkowych;

- **przewoźnik kolejowy** – przedsiębiorca, który na podstawie licencji wykonuje przewozy kolejowe lub świadczy usługę trakcyjną;

- **raport w sprawie stanu bezpieczeństwa** – raport przygotowywany przez zarządców infrastruktury i przewoźników kolejowych zawierający informacje dotyczące spełniania wewnętrznych wymagań bezpieczeństwa oraz realizacji planów bezpieczeństwa, przedstawienie realizacji krajowych wskaźników bezpieczeństwa i wspólnych wskaźników bezpieczeństwa (CSI) w zakresie prowadzonej działalności, zauważone nieprawidłowości i wnioski związane z eksploatacją kolei, wyniki wewnętrznych audytów bezpieczeństwa;

- **regionalne przewozy pasażerskie** przewozy pasażerskie w granicach jednego województwa lub realizujące połączenia z sąsiednimi województwami do najbliższych stacji węzłowych położonych na ich obszarze;

- **rozkład jazdy pociągów** – plan, według którego mają się odbywać przejazdy pociągów na danej sieci kolejowej lub jej części w czasie, w którym on obowiązuje;

- **sieć kolejowa** – układ połączonych ze sobą linii kolejowych będących własnością zarządcy infrastruktury lub zarządzanych przez zarządcę infrastruktury;

- **skarga** – dokument podpisany przez osoby upoważnione do reprezentacji podmiotu na zewnątrz, sporządzony przez przewoźnika kolejowego, dotyczący regulaminu przydzielania tras pociągów i korzystania z przydzielonych tras pociągów przez licencjonowanych przewoźników bądź przydzielania tras pociągów i opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej;

- **system zarządzania bezpieczeństwem** – organizacja i działanie przyjęte przez zarządcę infrastruktury i przewoźnika kolejowego dla zapewnienia bezpieczeństwa;

- **świadczenie bezpieczeństwa** – dokument potwierdzający zdolność bezpiecznego prowadzenia ruchu kolejowego i wykonywania przewozów kolejowych, wydawany podmiotom zwolnionym z obowiązku uzyskania certyfikatu bezpieczeństwa i autoryzacji bezpieczeństwa, oraz użytkownikom bocznic kolejowych;

- **świadczenie dopuszczenia do eksploatacji typu budowli albo typu urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego** – dokument uprawniający do użytkowania danego typu budowli albo typu urządzeń do prowadzenia ruchu kolejowego;

W opracowaniu stosowane są następujące skróty:

UE - Unia Europejska
UTK - Urząd Transportu Kolejowego
UOKiK - Urząd Ochrony Konkurencji i Konsumentów
TSI - Techniczne Specyfikacje Interoperacyjności

Jeśli w opracowaniu nie podano, do jakiego aktu prawnego odnosi się dany artykuł, należy to rozumieć jako odniesienie do Ustawy z dnia 28 marca 2003 roku o transporcie kolejowym (tekst jednolity: Dz. U. 2007 r. Nr 16 poz. 94 z późn. zm.).

- **świadczenie dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdu kolejowego** – dokument uprawniający do użytkowania danego typu pojazdu kolejowego w przewozach kolejowych;

- **świadczenie sprawności technicznej pojazdu kolejowego** – dokument potwierdzający, że pojazd kolejowy jest sprawny technicznie;

- **techniczne specyfikacje interoperacyjności (TSI)** – szczegółowe wymagania techniczne i funkcjonalne, procedury i metody oceny zgodności z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności kolei, warunki eksploatacji i utrzymania dotyczące składników interoperacyjności i podsystemów transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości i transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnej, określane i ogłaszane przez Komisję Europejską; TSI stanowią integralną część dyrektyw 96/48/WE oraz 2001/16/WE dotyczących interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei wspólnotowych;

- **trasa pociągu** – określenie, w rozkładzie jazdy, położenia pociągu w funkcji czasu jazdy, służące do oceny wykorzystania zdolności przepustowej linii kolejowej;

- **typ budowli i urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego** – budowle i urządzenia lub systemy o takich samych parametrach technicznych i eksploatacyjnych;

- **typ pojazdów kolejowych** – pojazdy kolejowe o takich samych rozwiązaniach konstrukcyjnych;

- **umowa ramowa** – umowa zawarta pomiędzy przewoźnikiem kolejowym i zarządcą infrastruktury w sprawie rezerwacji zdolności przepustowej linii kolejowych obejmująca okres dłuższy niż rok, bez określenia szczegółowych tras pociągów;

- **usługa trakcyjna** – działalność przedsiębiorcy polegająca na zapewnieniu pojazdu trakcyjnego wraz z obsługą do wykonania przewozu kolejowego;

- **użytkownik bocznic kolejowej** – podmiot działający w obrębie bocznic kolejowej, będący jej właścicielem lub władającym na podstawie innego tytułu prawnego;

- **wniosek o wszczęcie postępowania administracyjnego** – dokument podpisany przez osoby upoważnione do reprezentacji podmiotu na zewnątrz, dotyczący zapewnienia równości dostępu przewoźników kolejowych do infrastruktury kolejowej, równoprawnego traktowania przewoźników kolejowych przez zarządców, w szczególności w zakresie rozpatrywania wniosków o udostępnienie tras pociągów i naliczania opłat, poprawności ustalania przez zarządcę opłat podstawowych za korzystanie z infrastruktury kolejowej oraz opłat dodatkowych za świadczenie usług dodatkowych, regulaminu przydzielania tras pociągów i korzystania z przydzielonych tras pociągów przez licencjonowanych przewoźników bądź przydzielania tras pociągów i opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej;

- **wspólne wskaźniki bezpieczeństwa (CSI)** – informacje statystyczne odnoszące się do wypadków i incydentów kolejowych, skutków wypadków, bezpieczeństwa technicznego infrastruktury kolejowej i zarządzania bezpieczeństwem;

- **zarządca infrastruktury** – podmiot wykonujący działalność polegającą na zarządzaniu infrastrukturą kolejową, na zasadach określonych w ustawie; funkcję zarządcy infrastruktury kolejowej lub jej części mogą wykonywać różne podmioty;

- **zdolność przepustowa** – możliwość eksploatacyjno-ruchowa linii kolejowej lub jej części do wykonania na niej przejazdów pociągów w określonym czasie;



I. Jak zostać przewoźnikiem kolejowym?

Licencjonowanie

Warunkiem koniecznym, choć niewystarczającym, aby rozpocząć działalność związaną z wykonywaniem przewozów kolejowych jest uzyskanie licencji. Warunek ten wynika z przepisów Unii Europejskiej zobowiązujących wszystkie kraje członkowskie do wprowadzenia odpowiednich regulacji w zakresie licencjonowania przedsiębiorstw kolejowych. Obowiązek ten został zawarty w przepisach europejskich dotyczących wydawania licencji przedsiębiorstwom kolejowym, do których należą:

Europejskie przepisy prawa

- Dyrektywa Rady 95/18/WE w sprawie wydawania licencji przedsiębiorstwom kolejowym
- Dyrektywa Rady 2001/13/WE zmieniająca dyrektywę 95/18/WE w sprawie wydawania licencji przedsiębiorstwom kolejowym
- Dyrektywa 2004/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie bezpieczeństwa kolei wspólnotowych oraz zmieniająca dyrektywę Rady 95/18/WE w sprawie przyznawania licencji przedsiębiorstwom kolejowym, oraz dyrektywę 2001/14/WE w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej oraz certyfikację w zakresie bezpieczeństwa

Zwraca się uwagę, że występuje ścisły związek pomiędzy ww. dyrektywą dotyczącą bezpieczeństwa kolei wspólnotowych (2004/49/WE) i dyrektywami 1996/48/WE oraz 2001/16/WE dotyczącymi interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości i systemu kolei konwencjonalnych.

Krajowe przepisy prawa

- Podstawa prawna w polskich przepisach odnośnie obowiązku licencjonowania została zawarta w Ustawie z dnia 28 marca 2003 roku o transporcie kolejowym (tekst jednolity: Dz. U. 2007 r. Nr 16 poz. 94 z późn. zm.). Samo licencjonowanie opiera się również na następujących przepisach:
- Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 28 czerwca 2003 roku w sprawie trybu składania i rozpatrywania wniosków o udzielenie licencji na prowadzenie działalności gospodarczej polegającej na wykonywaniu przewozów kolejowych osób lub rzeczy albo na udostępnianiu pojazdów trakcyjnych oraz wzoru licencji (Dz. U. Nr 137 poz. 1309)
 - Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 7 sierpnia 2003 roku w sprawie opłaty za udzielenie licencji na prowadzenie działalności gospodarczej w zakresie transportu kolejowego (Dz. U. Nr 144 poz. 1402)
 - Ustawie z dnia 14 czerwca 1960 roku Kodeks Postępowania Administracyjnego (tekst jednolity: Dz. U. 2000 r. Nr 98 poz. 1071 z późn. zm.), zwanej dalej KPA

Kto uzyskuje licencję?

Zgodnie z artykułem 43 ust. 1, do podmiotów zobowiązanych do uzyskania licencji należą te, które zamierzają prowadzić działalność gospodarczą polegającą na wykonywaniu przewozów kolejowych osób lub rzeczy albo na świadczeniu usług trakcyjnych. Obowiązkowi uzyskania licencji nie podlegają przedsiębiorcy wykonujący przewozy w obrębie bocznic kolejowej lub stacji kolejowej (art. 44).

Kto wydaje licencję?

Organem właściwym do udzielania, odmowy udzielania, zmiany, zawieszania lub cofnięcia licencji jest Prezes Urzędu Transportu Kolejowego (art. 45 ust. 1). Realizowanie procesu udzielania licencji następuje w Departamencie Regulacji Transportu Kolejowego UTK.

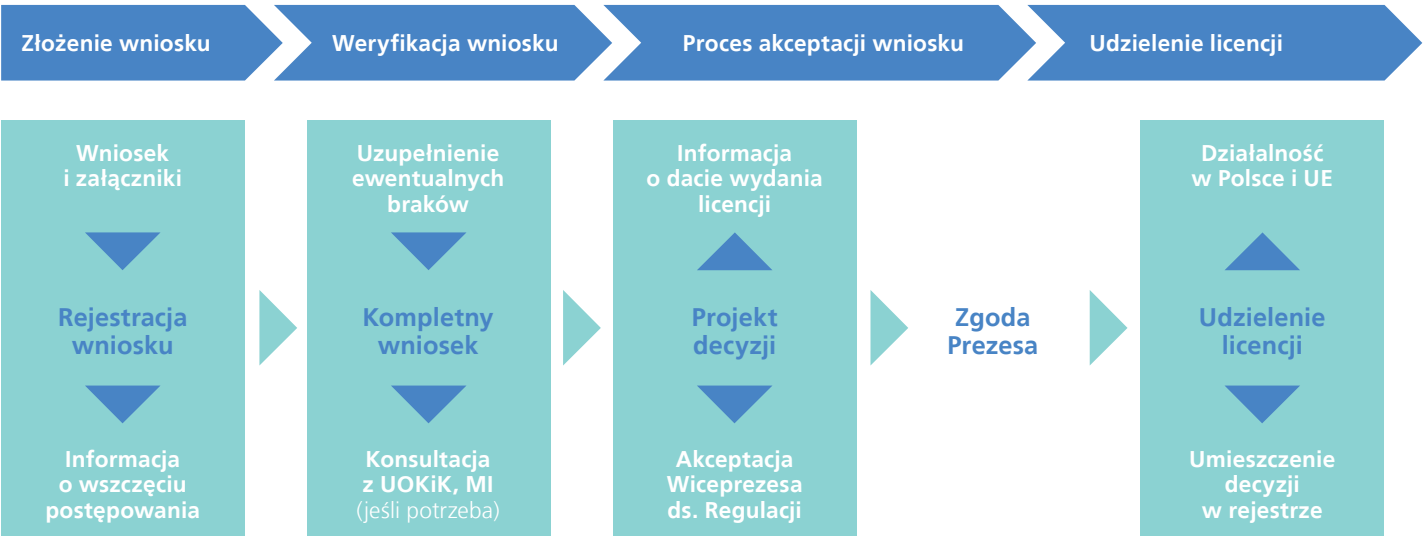
Definicja licencji

Licencja jest potwierdzeniem zdolności przedsiębiorcy do wykonywania funkcji przewoźnika kolejowego (art. 43 ust. 2). Licencję wydaje się na czas nieokreślony (art. 43 ust. 4). Należy podkreślić, że licencja nie upoważnia przedsiębiorcy do uzyskania dostępu do infrastruktury kolejowej.

Istnieje również możliwość uzyskania licencji tymczasowej, która może być wydana na okres maksymalnie 6 miesięcy, w przypadku zawieszenia lub cofnięcia licencji z powodu niespełnienia wymagań dotyczących wiarygodności finansowej. Okres ten jest dany przedsiębiorstwu na przeprowadzenie zmian w przedsiębiorstwie, pod warunkiem, że nie będzie to zagrażało bezpieczeństwu prowadzonej działalności (art. 43 ust. 4a).

Potwierdzeniem zdolności przedsiębiorcy do wykonywania funkcji przewoźnika kolejowego są również licencje wydane przez właściwe władze innych państw członkowskich Unii Europejskiej lub państw członkowskich EFTA - stron umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym (art. 43 ust. 3).

Proces rozpatrywania wniosku o licencję



Procedura udzielania licencji (decyzja pozytywna)

Jak uzyskać licencję?

Aby uzyskać licencję przedsiębiorca musi przedstawić do Urzędu Transportu Kolejowego pisemny wniosek o wydanie licencji wraz z załącznikami.

Wniosek i załączniki	Uwagi
Wniosek powinien zawierać:	
nazwę przedsiębiorcy, jego siedzibę i adres	
numer w rejestrze przedsiębiorców albo ewidencji działalności gospodarczej	zaświadczenie o wpisie do ewidencji
imiona i nazwiska osób uprawnionych do występowania w imieniu przedsiębiorcy	
informacje o przedmiocie i zakresie działalności, na którą ma być udzielona licencja	
Dokumenty stanowiące załączniki do wniosku:	
potwierdzające dobrą reputację przedsiębiorcy (art. 47 ust. 2)	tj. świadectwa niekaralności osób uprawnionych do występowania w imieniu przedsiębiorcy
potwierdzające wiarygodność finansową (art. 47 ust. 3), tj.: - sprawozdanie finansowe za ostatni rok obrotowy wraz z opinią i raportem biegłego rewidenta z jego badania; - sprawozdanie F 01 za ostatni okres sprawozdawczy; - zestawienie przepływów pieniężnych dla kolejnych dwóch lat; - przewidywane wykonanie planu bilansu i rachunku wyników dla roku, w którym wnioskodawca wystąpił z wnioskiem o udzielenie licencji oraz założenia planu bilansu i rachunku wyników dla roku następnego; - potwierdzenie stanów rachunków bankowych, które posiada wnioskodawca; - dane dotyczące planowanych wydatków związanych z podjęciem licencjonowanej działalności; - informacja z urzędu skarbowego oraz z ZUS o nieposiadaniu zaległości publicznoprawnych; - informacja o toczących się postępowaniach: upadłościowym, układowym, ugodowym lub likwidacyjnym wobec wnioskodawcy; - informacja o posiadanych / udzielonych pozabilansowych zabezpieczeniach majątkowych zobowiązań;	tj. o poręczeniach, gwarancjach, wpisach do hipoteki

Dokumenty stanowiące załączniki do wniosku:	
potwierdzające kompetencje zawodowe (art. 47 ust. 5), tj.: - informacja o posiadaniu lub zobowiązanie, że wnioskodawca będzie posiadał organizację zarządzania umożliwiającą nadzór nad licencjonowaną działalnością oraz nad przestrzeganiem bezpieczeństwa w transporcie kolejowym; - oświadczenie, że wnioskodawca zatrudni pracowników odpowiadających za bezpieczeństwo ruchu kolejowego o odpowiednich kwalifikacjach; - szczegółowe dane dotyczące kwalifikacji i szkolenia pracowników odpowiedzialnych za bezpieczeństwo przewozów kolejowych;	we wskazanym terminie, nie później niż z chwilą rozpoczęcia działalności licencjonowanej we wskazanym terminie, nie później niż z chwilą rozpoczęcia działalności zgodne z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 16 sierpnia 2004 r. w sprawie wykazu stanowisk bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego i warunków, jakie powinny spełniać osoby zatrudnione na tych stanowiskach oraz prowadzący pojazdy kolejowe (Dz. U. Nr 212 poz. 2152 z późn. zm.)
potwierdzające fakt dysponowania taborem kolejowym (art. 47 ust. 6), tj.: - oświadczenie, że wnioskodawca dysponuje taborem kolejowym (wagonami i lokomotywami) bądź zobowiązanie, że wnioskodawca będzie dysponować z chwilą podjęcia działalności licencjonowanej taborem kolejowym odpowiednim dla przedmiotu działania spółki oraz właściwymi dla tego taboru: systemem utrzymania i obsługi pojazdów kolejowych, organizacją zarządzania umożliwiającą nadzór nad licencjonowaną działalnością oraz nad bezpieczeństwem; - oświadczenie, że wnioskodawca dysponuje lub zobowiązuje, że utworzy system utrzymania i obsługi pojazdów kolejowych; - szczegółowe dane dotyczące typów posiadanych pojazdów kolejowych;	określonym w KRS, Dział 3, Symbol PKWiU 60.10.2 we wskazanym terminie, nie później niż z chwilą rozpoczęcia działalności licencjonowanej
potwierdzające fakt posiadania ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej (art. 47 ust. 7)	polisa ubezpieczeniowa potwierdzająca posiadanie zabezpieczenia roszczeń majątkowych związanych z prowadzoną działalnością na okres 12 miesięcy lub zobowiązanie, że nie później niż z chwilą rozpoczęcia działalności licencjonowanej wnioskodawca dokona ubezpieczenia działalności objętej licencją na okres co najmniej 12 miesięcy
Dokumenty również załączane do wniosku:	
odpis z rejestru przedsiębiorców albo zaświadczenie o wpisie do ewidencji działalności gospodarczej	
kopia zaświadczenia o statystycznym numerze REGON	
kopia decyzji o nadaniu numeru NIP	
informacje o dotychczasowej działalności wnioskodawcy	

Uwaga: Należy pamiętać, że przedkładane kserokopie dokumentów powinny być aktualne oraz potwierdzone za zgodność z oryginałem.

Wzór licencji

godło państwa: (państwo członkowskie) RZECZPOSPOLITA POLSKA

oznaczenie organu: _____

LICENCJA nr _____

na _____

Na podstawie art. 45 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. Nr 86, poz. 799):

udzielenia licencji na _____

Nazwa przedsiębiorcy: _____

Siedziba (adres): _____

Numer w rejestrze przedsiębiorców: _____

Licencja udziela się na czas nieokreślony.

Udzielono dnia _____ r.

POUCZENIE

Stronie niezadowolonej z niniejszej decyzji przysługuje prawo zwrócenia się z wnioskiem o ponowne rozpatrzenie sprawy do organu udzielającego licencji, w terminie 14 dni od dnia doręczenia decyzji (art. 127 § 3 k.p.a.).

(pieczęć okrągła z godłem państwa)

(podpis i pieczęć organu udzielającego licencji)

*Wypełnić odpowiednio:
wykonywanie przewozów kolejowych osób,
wykonywanie przewozów kolejowych rzeczy,
udostępnianie pojazdów trakcyjnych.

Ile kosztuje licencja?

Oплата za udzielenie licencji wynosi równowartość 1.750 Euro przy zastosowaniu obowiązującego w dniu udzielenia licencji kursu średniego ogłaszanego przez NBP. Istnieje możliwość płatności tej opłaty w dwóch ratach.

Jak wygląda proces rozpatrywania wniosku o licencję?

Złożenie wniosku

W pierwszym etapie procesu wnioskodawca, czyli przedsiębiorca ubiegający się o licencję, składa wniosek. Może przesłać go pocztą lub złożyć bezpośrednio w siedzibie UTK.

Wnioski rozpatrywane są według kolejności zgłoszenia.

Weryfikacja wniosku

Po otrzymaniu wniosku UTK dokonuje weryfikacji pod względem formalno – prawnym (w tym zgodności i spójności dokumentów i informacji). Jeżeli wniosek spełnia wymogi Prezes UTK wszczyna postępowanie administracyjne w dacie złożenia kompletnego wniosku.

W przypadku nieuzupełnienia wniosku, pozostaje on bez rozpatrzenia.

Uwaga: W razie stwierdzenia braku dokumentów, oświadczeń lub informacji, Prezes UTK wzywa wnioskodawcę do uzupełnienia w wyznaczonym terminie wniosku lub załączonej do niego dokumentacji. Termin ten wynosi 7, 14 lub 21 dni od daty doręczenia wezwania w zależności od zróżnicowanego stopnia trudności związanego z:

- uzyskaniem z innych instytucji wymaganych do wniosku dokumentów,
- opracowaniem pod względem merytorycznym załączanych do wniosku dokumentów.

Następnie Prezes UTK weryfikuje otrzymane wnioski pod względem:

- rachunkowym (w odniesieniu do istotnych danych zawartych w dokumentach),
- merytorycznym (w odniesieniu do zawartości uzyskanych dokumentów oraz informacji).

W przypadkach budzących wątpliwości co do merytorycznej jakości przedłożonych dokumentów Prezes UTK informuje strony o niedomaganiach.

W przypadkach budzących wątpliwości lub wymagających opinii prawnej Departament Regulacji Transportu Kolejowego UTK występuje w szczególności do Departamentu Organizacyjno-Prawnego UTK, Ministerstwa właściwego ds. Transportu oraz UOKiK. Celem wystąpienia do UOKiK jest uzyskanie opinii Prezesa UOKiK, która jest niezbędna do podjęcia przez Prezesa UTK decyzji zezwalającej zarządcy infrastruktury na:

- wykonywanie przewozu osób pod warunkiem prowadzenia odrębnej rachunkowości w zakresie zarządzania infrastrukturą kolejową oraz wykonywania przewozów kolejowych (art. 5 ust. 4 pkt 1);
- wykonywanie przewozu osób i rzeczy na wyodrębnionej organizacyjnie linii kolejowej bez wymagania prowadzenia odrębnej rachunkowości, pod warunkiem nieudostępniania tej linii przewoźnikom kolejowym (art. 5 ust. 4 pkt 2).

Akceptacja wniosku

Po dokonaniu analizy wniosku wraz z dołączonymi dokumentami, w zakresie spełniania przez wnioskodawcę określonych w Ustawie następujących wymagań, tj.:

- dobrej reputacji,
- wiarygodności finansowej,
- kompetencji zawodowych,
- dysponowania taborem kolejowym,
- odpowiedzialności cywilnej,

Departament Regulacji Transportu Kolejowego UTK występuje do właściwego miejscowo oddziału terenowego UTK o opinię na temat podmiotu ubiegającego się o udzielenie licencji. Opinia powinna zawierać dane na temat pozycji na rynku przedsiębiorcy starającego się o uzyskanie licencji. Wnioskodawca jest informowany o możliwości zapoznania się z aktami sprawy, przed wydaniem decyzji administracyjnej w sprawie (KPA, art. 10 § 1).

Udzielenie licencji lub odmowa udzielenia licencji

W przypadku decyzji administracyjnej odmawiającej udzielenia licencji, UTK wysyła powyższą decyzję wnioskodawcy, za zwrotnym potwierdzeniem odbioru. W przypadku udzielenia licencji UTK zawiadamia wnioskodawcę o dacie udzielenia licencji oraz o wysokości opłaty za licencję. Zależnie od woli wnioskodawcy, licencję można otrzymać w siedzibie UTK bądź pocztą, za potwierdzeniem odbioru. Następnie UTK umieszcza nowego licencjobjiorcę w „Rejestrze licencjonowanych przewoźników kolejowych” oraz informuje o tym fakcie KE. UTK uaktualnia informacje na stronie internetowej UTK o nowo udzieloną licencję.

Kontrola spełniania warunków określonych w licencji

Prezes UTK ma uprawnienia, aby dokonywać kontroli spełnienia warunków zawartych w licencji. Prezes UTK zarządza dokonywanie okresowych kontroli przewoźnika kolejowego posiadającego licencję, w zakresie przestrzegania warunków określonych w licencji (art. 52 ust. 1).

Sposób prowadzenia kontroli został omówiony w rozdziale „Kontrolę przedsiębiorców”

Należy pamiętać, że zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 28 czerwca 2003 roku w sprawie trybu składania i rozpatrywania wniosków o udzielenie licencji na prowadzenie działalności gospodarczej polegającej na wykonywaniu przewozów kolejowych osób lub rzeczy albo na udostępnianiu pojazdów trakcyjnych oraz wzoru licencji (Załącznik, pkt 5 Objaśnień do Wzoru licencji) posiadacz licencji jest obowiązany zgłaszać na piśmie organowi, który udzielił licencji, wszelkie zmiany danych określonych w licencji.

Kiedy występuje konieczność ponownego zatwierdzenia licencji?

W przypadku **zmiany mającej wpływ na sytuację prawną** licencjonowanego przewoźnika (np. w przypadku połączenia lub przejęcia przedsiębiorcy), przewoźnik ten musi poinformować Prezesa UTK o zaistniałej sytuacji. Wówczas Prezes UTK, jeżeli stwierdzi zagrożenie bezpieczeństwa związanego z prowadzoną działalnością, może podjąć decyzję o ponownym przedłożeniu licencji do zatwierdzenia (art. 51a ust. 1).

W przypadku, gdy licencjonowany przewoźnik zamierza znacznie **zmienić lub rozszerzyć swoją działalność**, również informuje o tym Prezesa UTK, który wzywa go do ponownego przedłożenia licencji do zatwierdzenia (art. 51a ust. 2).

W sytuacji, gdy przedsiębiorca **nie prowadził licencjonowanej działalności przez okres 6 miesięcy lub nie podjął tej działalności w okresie 6 miesięcy** od dnia wydania licencji, Prezes UTK może podjąć decyzję o ponownym przedłożeniu licencji do zatwierdzenia albo o jej zawieszeniu (art. 51a ust. 3).

Kiedy występuje konieczność zawieszenia licencji?

Prezes UTK jest zobowiązany do zawieszenia licencji, jeżeli przedsiębiorca (art. 52 ust.1a):

- nie spełnia wymagań określonych w ustawie;
- nie wywiązał się z zobowiązań złożonych w oświadczeniach, w określonych w nich terminach;
- wykonujący międzynarodowe przewozy kolejowe nie przestrzega postanowień odpowiednich umów międzynarodowych, których Rzeczpospolita Polska jest stroną.

Kiedy występuje konieczność cofnięcia licencji?

Prezes UTK cofa licencję, jeżeli (art. 52 ust. 2):

- przedsiębiorca został pozbawiony prawa wykonywania działalności gospodarczej objętej licencją na podstawie prawomocnego orzeczenia sądowego;
- wobec przedsiębiorcy wszczęto postępowanie upadłościowe lub inne postępowanie o podobnym charakterze i nie ma on faktycznych możliwości zadowalającej restrukturyzacji finansowej;
- przedsiębiorca nie usunął nieprawidłowości będących podstawą zawieszenia licencji w terminach wyznaczonych przez Prezesa UTK.

Dodatkowe informacje

Dodatkowe informacje na temat procedury licencjonowania można uzyskać w Wydziale Licencjonowania Departamentu Regulacji Transportu Kolejowego (tel. +48 22 630 18 64).

Bezpieczeństwo

Aby móc prowadzić działalność w zakresie przewozów kolejowych na rynku, nie wystarczy sama licencja, trzeba również spełnić określone przepisami wymogi w zakresie bezpieczeństwa. Należy podkreślić, iż wymagania w zakresie bezpieczeństwa obowiązują nie tylko przedsiębiorców prowadzących przewozy kolejowe, ale również zarządców infrastruktury i użytkowników bocznik kolejowych. Przepisy dotyczące bezpieczeństwa są ujednolicone dla wszystkich krajów członkowskich Unii Europejskiej i wynikają z odpowiednich Dyrektyw i Rozporządzeń:

Europejskie przepisy prawa

- Dyrektywa Rady 91/440/EWG w sprawie rozwoju kolei wspólnotowych (z późniejszymi zmianami)
- Dyrektywa 2004/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie bezpieczeństwa kolei wspólnotowych oraz zmieniająca dyrektywę Rady 95/18/WE w sprawie przyznawania licencji przedsiębiorstwom kolejowym, oraz dyrektywę 2001/14/WE w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej oraz certyfikację w zakresie bezpieczeństwa
- Dyrektywa 2007/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie przyznania uprawnień maszynistom prowadzącym lokomotywy i pociągi w obrębie systemu kolejowego Wspólnoty
- Rozporządzenie KE 881/2004 ustanawiające Europejską Agencję Kolejową
- Rozporządzenie KE 653/2007 w sprawie stosowania wspólnego europejskiego wzoru certyfikatów bezpieczeństwa i wniosków o ich wydanie zgodnie z art. 10 dyrektywy 2004/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady oraz w sprawie okresu ważności certyfikatów bezpieczeństwa wydanych na mocy dyrektywy 2001/14/WE Parlamentu Europejskiego i Rady

Powyższy wykaz nie powinien być jednak uznawany za zamknięty. Aspekty bezpieczeństwa występują bowiem w wielu innych aktach normatywnych i dokumentach technicznych. Na szczególne podkreślenie zasługuje tu powiązanie dyrektywy bezpieczeństwa kolei wspólnotowych z dyrektywami dotyczącymi interoperacyjności oraz TSI i normami zharmonizowanymi.

Krajowe przepisy prawa

W polskim systemie prawnym, kwestie bezpieczeństwa reguluje Ustawa z dnia 28 marca 2003 roku o transporcie kolejowym (tekst jednolity: Dz. U. 2007 r. Nr 16 poz. 94 z późn. zm.), w szczególności art. 18-19. Ponadto, procedury w zakresie wprowadzania przepisów dotyczących bezpieczeństwa regulowane są poniższymi aktami prawnymi:

- Ustawa z dnia 14 czerwca 1960 roku Kodeks Postępowania Administracyjnego (tekst jednolity: Dz. U. 2000 r. Nr 98 poz. 1071 z późn. zm.), zwana dalej KPA
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 16 sierpnia 2004 r. w sprawie wykazu stanowisk bezpośrednio związanych

Kogo i czego dotyczy certyfikacja bezpieczeństwa?

Zdolność zarządców infrastruktury, przewoźników kolejowych oraz użytkowników bocznik kolejowych do spełnienia standardów bezpieczeństwa (w szczególności poprzez spełnienie warunków technicznych i organizacyjnych zapewniających bezpieczne prowadzenie ruchu kolejowego, bezpieczną eksploatację pojazdów kolejowych oraz ochronę przeciwpożarową i ochronę środowiska) potwierdzana jest w ramach procesu certyfikacji bezpieczeństwa.

Dokumenty związane z potwierdzeniem wypełnienia przez przedsiębiorcę obowiązków związanych z kwestiami bezpieczeństwa należy podzielić ze względu na dwa istotnie różniące się między sobą podejścia:

- dotychczasowe podejście – w którym podstawowym dokumentem jest świadectwo bezpieczeństwa (oparte na dyrektywach 1995/18/WE oraz 2001/14/WE)
- oraz nowe podejście wspólnotowe, w którym zdolność spełniania przez dany podmiot określonych standardów bezpieczeństwa potwierdza się wydaniem certyfikatu lub autoryzacji bezpieczeństwa przez krajową władzę bezpieczeństwa.

Zarządcy infrastruktury i przewoźnicy kolejowi posiadający świadectwa bezpieczeństwa są zobowiązani, w terminie do 30 czerwca 2010 roku wystąpić do Prezesa UTK z wnioskiem o wydanie autoryzacji bezpieczeństwa lub certyfikatu bezpieczeństwa. Prezes UTK wydaje lub odmawia wydania tego dokumentu w terminie 4 miesięcy od dnia złożenia wniosku.

Certyfikat bezpieczeństwa jest dokumentem uprawniającym przewoźnika kolejowego do uzyskania dostępu do infrastruktury kolejowej (art. 18 ust 1 pkt 2).

- z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego i warunków, jakie powinny spełniać osoby zatrudnione na tych stanowiskach oraz prowadzący pojazdy kolejowe (Dz. U. Nr 212 poz. 2152 z późn. zm.)
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005 roku w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji (Dz. U. Nr 172 poz. 1444 z późn. zm.)
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 12 października 2005 roku w sprawie ogólnych warunków technicznych eksploatacji pojazdów kolejowych (Dz. U. Nr 212 poz. 1771 z późn. zm.)
- Rozporządzenie Ministra Transportu z dnia 31 maja 2006 roku w sprawie rejestru i oznakowania pojazdów kolejowych (Dz. U. Nr 105 poz. 713)
- Rozporządzenie Ministra Transportu z dnia 2 listopada 2006 roku w sprawie dokumentów, które powinny znajdować się w pojeździe kolejowym (Dz. U. 2007 r. Nr 9 poz. 63)
- Rozporządzenie Ministra Transportu z dnia 5 grudnia 2006 roku w sprawie sposobu uzyskania certyfikatu bezpieczeństwa (Dz. U. Nr 230 poz. 1682)
- Rozporządzenie Ministra Transportu z dnia 12 marca 2007 roku w sprawie warunków oraz trybu wydawania, przedłużania, zmiany i cofania autoryzacji bezpieczeństwa, certyfikatów bezpieczeństwa i świadectw bezpieczeństwa (Dz. U. Nr 57 poz. 389)
- Rozporządzenie Ministra Transportu z dnia 19 marca 2007 roku w sprawie systemu zarządzania bezpieczeństwem w transporcie kolejowym (Dz. U. Nr 60 poz. 407)
- Rozporządzenie Ministra Transportu z dnia 30 kwietnia 2007 roku w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów na liniach kolejowych (Dz. U. Nr 89 poz. 593)
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 19 grudnia 2007 roku w sprawie informacji o wspólnych wskaźnikach bezpieczeństwa (CSl) (Dz. U. Nr 247 poz. 1830)
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 29 lutego 2008 roku w sprawie czynności wykonywanych przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, za które pobierane są opłaty, oraz wysokości tych opłat i trybu ich pobierania (Dz. U. Nr 47 poz. 276)

Podobnie, jak w przypadku prawa wspólnotowego, powyższy wykaz nie powinien być uznawany za wyczerpujący. Szczególnie podkreśla się, że w rozpatrywaniu spełnienia wymagań dotyczących bezpieczeństwa brane powinny być pod uwagę wszystkie dokumenty stanowiące transpozycję prawa wspólnotowego dotyczącego tego rodzaju zagadnień.

Z obowiązku uzyskania certyfikatu bezpieczeństwa zwolnieni są przewoźnicy:

- wykonujący wyłącznie przewozy po liniach kolejowych, które są funkcjonalnie oddzielone od reszty systemu kolejowego i przeznaczone do prowadzenia pasażerskich przewozów aglomeracyjnych i regionalnych,
- wykonujący wyłącznie przewozy w ramach prywatnej infrastruktury kolejowej, która jest wyłącznie użytkowana przez właścicieli do prowadzenia własnych przewozów towarowych.

Autoryzacja bezpieczeństwa jest dokumentem uprawniającym zarządcę do zarządzania infrastrukturą kolejową (art. 18 ust. 1 pkt 1).

Z obowiązku uzyskania autoryzacji bezpieczeństwa zwolnieni są zarządcy:

- których linie kolejowe są funkcjonalnie oddzielone od reszty systemu kolejowego i przeznaczone do prowadzenia pasażerskich przewozów aglomeracyjnych i regionalnych,
- prywatnej infrastruktury kolejowej, która jest wyłącznie użytkowana przez właścicieli do prowadzenia własnych przewozów towarowych.

Świadectwo bezpieczeństwa jest dokumentem uprawniającym (art. 18 ust. 1 pkt 3; art. 18 ust. 2; art. 18 ust. 3):

- zarządców, których linie kolejowe są funkcjonalnie oddzielone od reszty systemu kolejowego i przeznaczone do prowadzenia pasażerskich przewozów aglomeracyjnych i regionalnych, do zarządzania tą infrastrukturą kolejową,
- zarządców prywatnej infrastruktury kolejowej, która jest wyłącznie użytkowana przez właścicieli do prowadzenia własnych przewozów towarowych, do zarządzania tą infrastrukturą kolejową,
- przewoźników kolejowych, wykonujących wyłącznie przewozy po liniach kolejowych, które są funkcjonalnie oddzielone od reszty systemu kolejowego i przeznaczone do prowadzenia pasażerskich przewozów aglomeracyjnych i regionalnych, do wykonywania tych przewozów,
- przewoźników kolejowych, wykonujących wyłącznie przewozy w ramach prywatnej infrastruktury kolejowej, która jest wyłącznie użytkowana przez właścicieli do prowadzenia własnych przewozów towarowych, do wykonywania tych przewozów,
- użytkowników bocznik kolejowych do eksploatacji tych bocznik.

Co obejmują poszczególne dokumenty?

Certyfikat bezpieczeństwa to dokument potwierdzający ustanowienie przez przewoźnika kolejowego systemu zarządzania bezpieczeństwem oraz zdolność spełniania przez niego wymagań bezpieczeństwa zawartych w technicznych specyfikacjach interoperacyjności i innych przepisach prawa wspólnotowego i prawa krajowego.

Certyfikat bezpieczeństwa określa rodzaj i zakres działalności kolejowej i składa się z:

- części akceptującej system zarządzania bezpieczeństwem, ważnej na terytorium UE (część A),
- części sieciowej akceptującej wewnętrzne regulacje w celu spełnienia przez przewoźnika kolejowego określonych wymagań niezbędnych do bezpiecznego wykonywania przewozów kolejowych na danej sieci kolejowej¹(część B).

Certyfikat bezpieczeństwa może obejmować całą sieć państwa członkowskiego lub tylko jego określoną część. Istotne zmiany dotyczące rodzaju i zakresu działalności przewoźnika kolejowego wymagają zmiany certyfikatu w całości lub w części.

Certyfikat bezpieczeństwa dla danego rodzaju działalności w części A ważny jest na terytorium UE.

Certyfikat bezpieczeństwa jest wydawany przez Prezesa UTK na okres 5 lat i przedłużany co 5 lat na wniosek przewoźnika kolejowego (art. 18b).

Autoryzacja bezpieczeństwa to dokument potwierdzający ustanowienie przez zarządcę infrastruktury systemu zarządzania bezpieczeństwem oraz zdolność spełniania przez niego wymagań niezbędnych do bezpiecznego projektowania, eksploatacji i utrzymania infrastruktury kolejowej.

Autoryzacja bezpieczeństwa obejmuje:

- dokument potwierdzający akceptację systemu zarządzania bezpieczeństwem (część A),
- dokument potwierdzający akceptację wewnętrznych regulacji w celu spełnienia przez zarządcę określonych wymagań niezbędnych do bezpiecznego projektowania, eksploatacji i utrzymania infrastruktury kolejowej, w tym systemu nadzoru ruchu kolejowego i sygnalizacji (część B).

Autoryzacja bezpieczeństwa jest wydawana przez Prezesa UTK na okres 5 lat i przedłużana co 5 lat na wniosek zarządcy (art. 18a).

Świadectwo bezpieczeństwa to dokument potwierdzający zdolność bezpiecznego prowadzenia ruchu kolejowego i wykonywania przewozów kolejowych, wydawany podmiotom zwolnionym z obowiązku uzyskania certyfikatu bezpieczeństwa i autoryzacji bezpieczeństwa oraz użytkownikom bocznicy kolejowej.

^[1] Wymagania te dotyczą stosowania TSI i krajowych przepisów dotyczących bezpieczeństwa, stosowania certyfikacji personelu kolejowego i posiadania przez przewoźnika kolejowego świadectw dopuszczenia do eksploatacji typów pojazdów kolejowych

Systemy zarządzania bezpieczeństwem

Należy również zauważyć, iż zarządcy infrastruktury i przewoźnicy kolejowi zobowiązani są do stworzenia systemów zarządzania bezpieczeństwem w transporcie kolejowym w celu zapewnienia, że system kolejowy zdolny spełniać wspólne wymagania bezpieczeństwa (CST) jest zgodny z wymaganiami krajowych przepisów bezpieczeństwa i z wymaganiami dotyczącymi bezpieczeństwa ustanowionymi w TSI, przy stosowaniu wspólnych metod oceny bezpieczeństwa (CSM) (art. 17a ust. 1).

Podstawowe wymagania i elementy systemu zarządzania bezpieczeństwem w transporcie kolejowym wymienione są w § 4 Rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 19 marca 2007 roku w sprawie systemu zarządzania bezpieczeństwem w transporcie kolejowym (Dz. U. Nr 60 poz. 407).

Jak uzyskać dokument potwierdzający zdolność spełniania wymaganych standardów bezpieczeństwa?

Aby uzyskać dokument potwierdzający zdolność spełniania wymaganych standardów bezpieczeństwa przedsiębiorca musi przedstawić do UTK pisemny wniosek o wydanie certyfikatu, autoryzacji lub świadectwa bezpieczeństwa wraz z załącznikami. Wnioski o wydanie odpowiedniego dokumentu składa się za pośrednictwem poczty lub bezpośrednio w siedzibie UTK, za pokwitowaniem. Dokumenty załączane do wniosków o certyfikację bezpieczeństwa, zależą od rodzaju dokumentu, o który wnioskuje przedsiębiorca.

Aby uzyskać certyfikat lub autoryzację bezpieczeństwa, należy najpierw uzyskać ten dokument w części akceptującej system zarządzania bezpieczeństwem (część A). W tym celu należy złożyć opis utworzonego systemu zarządzania bezpieczeństwem, spełniającego wymagania zawarte w art. 17a Ustawy oraz w Rozporządzeniu Ministra Transportu z dnia 19 marca 2007 roku w sprawie systemu zarządzania bezpieczeństwem w transporcie kolejowym (Dz. U. Nr 60 poz. 407) (Rozporządzenie z dnia 5 grudnia 2006 roku w sprawie sposobu uzyskania certyfikatu bezpieczeństwa (Dz. U. Nr 230 poz. 1682), § 2).

Poniżej przedstawiono dokumenty niezbędne do złożenia wniosku oraz załączane do wniosku o uzyskanie certyfikatu lub autoryzacji bezpieczeństwa oraz do uzyskania świadectwa bezpieczeństwa.

Certyfikat bezpieczeństwa dla przewoźnika kolejowego krajowego oraz dla przewoźnika kolejowego z innego państwa członkowskiego UE lub państwa członkowskiego EFTA (część A)	Uwagi
Wniosek powinien zawierać:	
nazwę przedsiębiorcy, jego siedzibę i adres	
imiona i nazwiska osób uprawnionych do występowania w imieniu przedsiębiorcy	
rodzaje przewozów, których dotyczy wniosek, oraz szacunkowa całkowita ilość towarów / liczba pasażerów	
termin uruchomienia przewozów	
informacje na temat przedsiębiorstwa	mikroprzedsiębiorstwo małe przedsiębiorstwo średnie przedsiębiorstwo duże przedsiębiorstwo
Dokumenty stanowiące załączniki do wniosku:	
streszczenie instrukcji dotyczącej systemu zarządzania bezpieczeństwem	
kopia licencji na działalność gospodarczą polegającą na wykonywaniu przewozów kolejowych osób lub rzeczy albo na świadczeniu usług trakcyjnych	jeśli dotyczy

Uwaga: Należy pamiętać, że przedkładane dokumenty powinny być potwierdzone za zgodność z oryginałem przez osoby uprawnione do występowania w imieniu przedsiębiorcy. Wnioski i wymagane dokumenty powinny być sporządzone w języku polskim lub posiadać uwierzytelnione tłumaczenie oryginałów na język polski.

Certyfikat bezpieczeństwa dla przewoźnika kolejowego krajowego (część B)	Uwagi
Wniosek powinien zawierać:	
nazwę przedsiębiorcy, jego siedzibę i adres	
imiona i nazwiska osób uprawnionych do występowania w imieniu przedsiębiorcy	
Dokumenty stanowiące załączniki do wniosku:	
kopia licencji na działalność gospodarczą polegającą na wykonywaniu przewozów kolejowych osób lub rzeczy albo na świadczeniu usług trakcyjnych	jeśli dotyczy
certyfikat bezpieczeństwa w części akceptującej system zarządzania bezpieczeństwem	
kopia polisy ubezpieczeniowej OC lub zabezpieczenia finansowego w tym zakresie, dołączonych do licencji	zgodnie z art. 9 dyrektywy 95/18/WE przedsiębiorstwo kolejowe powinno posiadać odpowiednie ubezpieczenie lub równoważne porozumienie (np. poręczenie finansowe) w celu pokrycia, zgodnie z prawem międzynarodowym i krajowym, odpowiedzialności cywilnej od wypadków
wykaz niezbędnych przepisów i specyfikacji TSI w odniesieniu do procesów w systemie zarządzania bezpieczeństwem oraz dokumentacji ich wdrażania	wnioskodawca musi przedłożyć wykaz dokumentacji lub samą dokumentację dot. TSI lub ich części oraz – w razie potrzeby – krajowych norm bezpieczeństwa i pozostałych norm dotyczących pracowników, taboru i ogólnie przewozów, które zamierza wykonywać na podstawie certyfikatu. Należy wyraźnie wskazać procesy i dokumentację, w odniesieniu do których stosuje się i wdraża TSI. Należy przedłożyć tylko dokumentację zbiorczą dot. elementów zgodnych z TSI i z pozostałymi wymaganiami określonymi w dyrektywach 96/48/WE i 2001/16/WE
wykaz różnych kategorii pracowników etatowych lub kontraktowych	wnioskodawca musi przedłożyć pełny wykaz różnych kategorii pracowników zatrudnionych na etacie lub na podstawie kontraktu przy przewozach, które mają być wykonywane na podstawie certyfikatu. Wykaz musi być zgodny z przepisami krajowymi oraz przepisami obowiązującymi na danej sieci
opis procesów dotyczących pracowników w systemie zarządzania bezpieczeństwem, wymaganych przepisami krajowymi lub przepisami specyfikacji TSI, oraz odesłanie do odpowiednich certyfikatów krajowych, jeśli dotyczy	wnioskodawca musi przedłożyć opis lub potwierdzenie tych procesów w ramach systemu zarządzania bezpieczeństwem, które dot. pracowników, w tym potwierdzenie, że spełniają oni wymagania krajowych przepisów prawa i/lub odpowiednich TSI, oraz poświadczenie ich prawidłowej certyfikacji
wykaz różnych rodzajów taboru	wnioskodawca musi przedłożyć pełną dokumentację w zakresie różnych rodzajów taboru, które zamierza wykorzystywać do przewozów wykonywanych na podstawie certyfikatu. Wykaz musi być zgodny z przepisami krajowymi oraz przepisami obowiązującymi na danej sieci
opis procesów dotyczących taboru w systemie zarządzania bezpieczeństwem, wymaganych przepisami krajowymi lub wymogami TSI, oraz odesłanie do odpowiednich certyfikatów krajowych, jeśli dotyczy	wnioskodawca musi przedłożyć opis lub potwierdzenie tych procesów w ramach systemu zarządzania bezpieczeństwem, które dot. taboru, w tym potwierdzenie, że spełnia on wymagania krajowych przepisów prawa i/lub odpowiednich TSI, oraz poświadczenie jego prawidłowej certyfikacji

Certyfikat bezpieczeństwa dla przewoźnika kolejowego krajowego (część B)	Uwagi
Dodatkowe dokumenty załączane do wniosku:	
odpis z rejestru przedsiębiorców albo zaświadczenie o wpisie do ewidencji działalności gospodarczej	
kopia zaświadczenia o statystycznym numerze identyfikacyjnym REGON	
kopia decyzji o nadaniu numeru identyfikacji podatkowej NIP	
kopia umowy z zarządcą infrastruktury na dostęp do sieci kolejowej, z określeniem linii kolejowych, na których będzie prowadzona działalność gospodarcza, a w przypadku przewozu rzeczy - ze wskazaniem ich rodzaju	
wykaz świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdu kolejowego wydanych przez Prezesa UTK – na przewidziane do eksploatacji pojazdy kolejowe, w tym lokomotywy i wagony	w konsekwencji stopniowego wdrażania prawa wspólnotowego świadectwa dopuszczenia typu mogą być zastępowane odpowiednimi certyfikatami weryfikacji podsystemu i/lub certyfikatami zgodności dla składników interoperacyjności lub certyfikatami odpowiedniości zastosowania
oświadczenie o posiadaniu świadectw sprawności technicznej - na przewidziane do eksploatacji pojazdy kolejowe, w tym lokomotywy i wagony	
oświadczenie potwierdzające, że osoby bezpośrednio związane z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz prowadzący pojazdy kolejowe spełniają warunki określone w przepisach UE i przepisach krajowych	
wykaz wewnętrznych regulacji określających warunki techniczne oraz zasady i wymagania związane z eksploatacją i utrzymaniem pojazdów kolejowych	

Uwaga: Należy pamiętać, że przedkładane dokumenty powinny być potwierdzone przez osoby uprawnione do reprezentowania przedsiębiorcy za zgodność z oryginałem.

Certyfikat bezpieczeństwa dla przewoźnika kolejowego z innego państwa członkowskiego UE lub państwa członkowskiego EFTA (część B)	Uwagi
Wniosek powinien zawierać:	
nazwę przedsiębiorcy, jego siedzibę i adres	
Dokumenty stanowiące załączniki do wniosku:	
kopia licencji na działalność gospodarczą polegającą na wykonywaniu przewozów kolejowych osób lub rzeczy albo na świadczeniu usług trakcyjnych	jeśli dotyczy
certyfikat bezpieczeństwa w części akceptującej system zarządzania bezpieczeństwem	
kopia polisy ubezpieczeniowej OC lub zabezpieczenia finansowego w tym zakresie, dołączonych do koncesji	zgodna z przepisami polskimi i międzynarodowymi; uwagi jak w: certyfikat bezpieczeństwa dla przewoźnika krajowego
wykaz niezbędnych przepisów i specyfikacji TSI w odniesieniu do procesów w systemie zarządzania bezpieczeństwem oraz dokumentacji ich wdrażania	uwagi jak w: certyfikat bezpieczeństwa dla przewoźnika krajowego
wykaz różnych kategorii pracowników etatowych lub kontraktowych	j.w.
opis procesów dotyczących pracowników w systemie zarządzania bezpieczeństwem, wymaganych przepisami krajowymi lub przepisami specyfikacji TSI, oraz odesłanie do odpowiednich certyfikatów krajowych, jeśli dotyczy	j.w.
wykaz różnych rodzajów taboru	j.w.
opis procesów dotyczących taboru w systemie zarządzania bezpieczeństwem, wymaganych przepisami krajowymi lub przepisami TSI, oraz odesłanie do odpowiednich certyfikatów krajowych, jeśli dotyczy	j.w.
Dodatkowe dokumenty załączane do wniosku:	
odpis z właściwego rejestru przedsiębiorców	
kopia umowy z zarządcą infrastruktury na dostęp do sieci kolejowej, z określeniem linii kolejowych, na których będzie prowadzona działalność gospodarcza, a w przypadku przewozu rzeczy - ze wskazaniem ich rodzaju	

Certyfikat bezpieczeństwa dla przewoźnika kolejowego z innego państwa członkowskiego UE lub państwa członkowskiego EFTA (część B)	Uwagi
wykaz świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdu kolejowego – na przewidziane do eksploatacji pojazdy kolejowe, w tym lokomotywy i wagony	
oświadczenie o posiadaniu świadectw sprawności technicznej - na przewidziane do eksploatacji pojazdy kolejowe, w tym lokomotywy i wagony	
wykaz wewnętrznych regulacji określających warunki techniczne oraz zasady i wymagania związane z eksploatacją i utrzymaniem pojazdów kolejowych	
oświadczenie, że personel uczestniczący w procesie przewozu posługuje się językiem polskim	

Uwaga: Wnioski i wymagane dokumenty powinny być sporządzone w języku polskim lub posiadać uwierzytelnione tłumaczenie oryginałów na język polski.

Autoryzacja bezpieczeństwa (część A)*	Uwagi
Wniosek powinien zawierać:	
nazwę przedsiębiorcy, jego siedzibę i adres	
imiona i nazwiska osób uprawnionych do występowania w imieniu przedsiębiorcy	
Dokumenty stanowiące załączniki do wniosku:	
informacje na temat systemu zarządzania bezpieczeństwem	

Uwaga: Należy pamiętać, że przedkładane dokumenty powinny być potwierdzone przez osoby uprawnione do reprezentacji przedsiębiorcy za zgodność z oryginałem.

* W obecnym stanie prawnym brak przepisów regulujących wprost wszystkie wymagania niezbędne dla uzyskania autoryzacji bezpieczeństwa. Powyżej przedstawione informacje zostały opracowane na podstawie obecnie obowiązujących przepisów.

Autoryzacja bezpieczeństwa (część B)*	Uwagi
Wniosek powinien zawierać:	
nazwę przedsiębiorcy, jego siedzibę i adres	
imiona i nazwiska osób uprawnionych do występowania w imieniu przedsiębiorcy	
Dokumenty stanowiące załączniki do wniosku:	
odpis z rejestru przedsiębiorców albo zaświadczenie o wpisie do ewidencji działalności gospodarczej	
kopia zaświadczenia o statystycznym numerze REGON	
kopia decyzji o nadaniu numeru NIP	
informacje o dotychczasowej działalności wnioskodawcy	
informacje na temat wewnętrznych regulacji w celu spełnienia przez zarządcę infrastruktury określonych wymagań niezbędnych do bezpiecznego projektowania, eksploatacji i utrzymania infrastruktury kolejowej, w tym systemu nadzoru ruchu kolejowego i sygnalizacji	

Uwaga: Należy pamiętać, że przedkładane dokumenty powinny być potwierdzone przez osoby uprawnione do reprezentacji przedsiębiorcy za zgodność z oryginałem.

* W obecnym stanie prawnym brak przepisów regulujących wprost wszystkie wymagania niezbędne dla uzyskania autoryzacji bezpieczeństwa. Powyżej przedstawione informacje zostały opracowane na podstawie obecnie obowiązujących przepisów.

Świadectwo bezpieczeństwa dla zarządcy infrastruktury	Uwagi
Wniosek powinien zawierać:	
nazwę przedsiębiorcy, jego siedzibę i adres	
imiona i nazwiska osób uprawnionych do występowania w imieniu przedsiębiorcy	
Dokumenty stanowiące załączniki do wniosku:	
wykaz uzyskanych przez niego świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu budowli i urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego oraz świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdów kolejowych	w konsekwencji stopniowego wdrażania prawa wspólnotowego świadectwa dopuszczenia typu mogą być zastępowane odpowiednimi certyfikatami weryfikacji podsystemu i/lub certyfikatami zgodności dla składników interoperacyjności lub certyfikatami odpowiedniości zastosowania
oświadczenie o posiadaniu świadectw sprawności technicznej eksploatowanych pojazdów kolejowych	
wykaz przepisów wewnętrznych, określających zasady i wymagania dotyczące bezpiecznego prowadzenia ruchu kolejowego i utrzymania infrastruktury kolejowej, oraz przepisów wewnętrznych w zakresie utrzymania w eksploatacji pojazdów kolejowych	
oświadczenie potwierdzające, że na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego przedsiębiorca zatrudnia pracowników spełniających warunki określone w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 16 sierpnia 2004 r. w sprawie wykazu stanowisk bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego i warunków, jakie powinny spełniać osoby zatrudnione na tych stanowiskach oraz prowadzący pojazdy kolejowe (Dz. U. Nr 212 poz. 2152 z późn. zm.)	
Dodatkowe dokumenty załączane do wniosku:	
aktualny odpis z rejestru przedsiębiorców Krajowego Rejestru Sądowego. Wniosek w przedmiotowej sprawie powinien być podpisany przez osoby upoważnione w KRS do reprezentacji podmiotu na zewnątrz	
dokument potwierdzający wniesienie opłaty	

Uwaga: Należy pamiętać, że przedkładane dokumenty powinny być potwierdzone przez osoby uprawnione do reprezentacji przedsiębiorcy za zgodność z oryginałem.

Świadectwo bezpieczeństwa dla przewoźnika kolejowego	Uwagi
Wniosek powinien zawierać:	
nazwę przedsiębiorcy, jego siedzibę i adres	
imiona i nazwiska osób uprawnionych do występowania w imieniu przedsiębiorcy	
Dokumenty stanowiące załączniki do wniosku:	
wykaz uzyskanych przez niego świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdów kolejowych	w konsekwencji stopniowego wdrażania prawa wspólnotowego świadectwa dopuszczenia typu mogą być zastępowane odpowiednimi certyfikatami weryfikacji podsystemu i/lub certyfikatami zgodności dla składników interoperacyjności lub certyfikatami odpowiedniości zastosowania
oświadczenie o posiadaniu świadectw sprawności technicznej eksploatowanych pojazdów kolejowych	
wykaz przepisów wewnętrznych, określających warunki techniczne oraz zasady i wymagania związane z utrzymaniem i eksploatacją pojazdów kolejowych	
oświadczenie potwierdzające, że na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego przedsiębiorca zatrudnia pracowników spełniających warunki określone w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 16 sierpnia 2004 r. w sprawie wykazu stanowisk bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego i warunków, jakie powinny spełniać osoby zatrudnione na tych stanowiskach oraz prowadzący pojazdy kolejowe (Dz. U. Nr 212 poz. 2152 z późn. zm.)	

Świadectwo bezpieczeństwa dla zarządcy infrastruktury	Uwagi
Dodatkowe dokumenty załączane do wniosku:	
aktualny odpis z rejestru przedsiębiorców Krajowego Rejestru Sądowego. Wniosek w przedmiotowej sprawie powinien być podpisany przez osoby upoważnione w KRS do reprezentacji podmiotu na zewnątrz	
dokument potwierdzający wniesienie opłaty	

Uwaga: Należy pamiętać, że przedkładane dokumenty powinny być potwierdzone przez osoby uprawnione do reprezentacji przedsiębiorcy za zgodność z oryginałem.

Świadectwo bezpieczeństwa dla użytkownika bocznic kolejowej	Uwagi
Wniosek powinien zawierać:	
nazwę przedsiębiorcy, jego siedzibę i adres	
imiona i nazwiska osób uprawnionych do występowania w imieniu przedsiębiorcy	
Dokumenty stanowiące załączniki do wniosku:	
wykaz uzyskanych przez niego świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu budowli i urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego	w konsekwencji stopniowego wdrażania prawa wspólnotowego świadectwa dopuszczenia typu mogą być zastępowane odpowiednimi certyfikatami weryfikacji podsystemu i/lub certyfikatami zgodności dla składników interoperacyjności lub certyfikatami odpowiedniości zastosowania
wykaz uzyskanych przez niego świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdów kolejowych	
oświadczenie o posiadaniu świadectw sprawności technicznej eksploatowanych pojazdów kolejowych	
wykaz przepisów wewnętrznych, określających warunki techniczne oraz zasady i wymagania dotyczące bezpiecznego prowadzenia ruchu kolejowego i utrzymania infrastruktury kolejowej, oraz zasady i wymagania organizacyjne związane z utrzymaniem i eksploatacją pojazdów kolejowych, albo oświadczenie o stosowaniu zatwierdzonych przepisów wewnętrznych zarządcy infrastruktury, z którym bocznicą jest połączona lub przewoźnika kolejowego obsługującego bocznicę	
oświadczenie potwierdzające, że na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego przedsiębiorca zatrudnia pracowników spełniających warunki określone w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 16 sierpnia 2004 r. w sprawie wykazu stanowisk bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego i warunków, jakie powinny spełniać osoby zatrudnione na tych stanowiskach oraz prowadzący pojazdy kolejowe (Dz. U. Nr 212 poz. 2152 z późn. zm.)	
regulamin pracy bocznic kolejowej uzgodniony przez zarządcę infrastruktury kolejowej, z którą bocznicą kolejowa jest połączona	
Dodatkowe dokumenty załączane do wniosku:	
aktualny odpis z rejestru przedsiębiorców Krajowego Rejestru Sądowego. Wniosek w przedmiotowej sprawie powinien być podpisany przez osoby upoważnione w KRS do reprezentacji podmiotu na zewnątrz	
dokument potwierdzający prawo własności lub faktyczne władanie bocznicą kolejową na podstawie innego tytułu prawnego	
dokument potwierdzający wniesienie opłaty	

Uwaga: Należy pamiętać, że przedkładane dokumenty powinny być potwierdzone przez osoby uprawnione do reprezentacji przedsiębiorcy za zgodność z oryginałem.

Ile kosztuje wydanie dokumentów w procesie certyfikacji bezpieczeństwa?

Certyfikat bezpieczeństwa

Pierwsza część opłaty pobierana jest przy składaniu wniosku – 100% minimalnej stawki opłaty dla danego rodzaju czynności (7 000 złotych przy wydawaniu dokumentu certyfikatu bezpieczeństwa), a pozostała część opłaty – przy wydawaniu certyfikatu bezpieczeństwa. Opłata zależy od pracochłonności procesu wydawania certyfikatu bezpieczeństwa. Wysokość opłat za wydawanie, przedłużanie oraz zmianę certyfikatu bezpieczeństwa określa Załącznik do Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 29 lutego 2008 roku w sprawie czynności wykonywanych przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, za które pobierane są opłaty, oraz wysokości tych opłat i trybu ich pobierania (Dz. U. Nr 47 poz. 276).

Autoryzacja bezpieczeństwa

Pierwsza część opłaty pobierana jest przy składaniu wniosku – 100% minimalnej stawki opłaty dla danego rodzaju czynności (7 000 złotych przy wydawaniu dokumentu autoryzacji bezpieczeństwa), a pozostała część opłaty – przy wydawaniu autoryzacji bezpieczeństwa. Opłata zależy od pracochłonności procesu wydawania autoryzacji bezpieczeństwa. Wysokość opłat za wydawanie, przedłużanie oraz zmianę autoryzacji bezpieczeństwa określa Załącznik do Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 29 lutego 2008 roku w sprawie czynności wykonywanych przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, za które pobierane są opłaty, oraz wysokości tych opłat i trybu ich pobierania (Dz. U. Nr 47 poz. 276).

Świadectwo bezpieczeństwa

Pierwsza część opłaty pobierana jest przy składaniu wniosku – 100% minimalnej stawki opłaty dla danego rodzaju czynności (3 000 złotych przy wydawaniu dokumentu świadectwa bezpieczeństwa), a pozostała część opłaty – przy wydawaniu świadectwa bezpieczeństwa. Opłata zależy od pracochłonności procesu wydawania świadectwa bezpieczeństwa. Wysokość opłat za wydawanie, przedłużanie oraz zmianę świadectwa bezpieczeństwa określa Załącznik do Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 29 lutego 2008 roku w sprawie czynności wykonywanych przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, za które pobierane są opłaty, oraz wysokości tych opłat i trybu ich pobierania (Dz. U. Nr 47 poz. 276).

Jak wygląda rozpatrywanie wniosku o wydanie dokumentów w procesie certyfikacji bezpieczeństwa?

Złożenie wniosku

W pierwszym etapie procesu wnioskodawca, czyli przedsiębiorca ubiegający się o wydanie certyfikatu, autoryzacji lub świadectwa bezpieczeństwa, składa wniosek. Może przesłać go pocztą lub złożyć bezpośrednio w siedzibie UTK.

Weryfikacja wniosku

Po otrzymaniu wniosku UTK wszczyna postępowanie administracyjne. UTK weryfikuje otrzymany wniosek i dołączoną do niego dokumentację.

W przypadku nieuzupełnienia wniosku, pozostaje on bez rozpatrzenia

Uwaga: W razie stwierdzenia braku lub wadliwych dokumentów, oświadczeń lub informacji, Prezes UTK wzywa wnioskodawcę do uzupełnienia w wyznaczonym terminie wniosku lub załączonej do niego dokumentacji.

Udzielenie certyfikacji bezpieczeństwa

Prezes UTK podejmuje decyzję w sprawie wniosków o wydanie autoryzacji bezpieczeństwa i certyfikatów bezpieczeństwa, w części dotyczącej systemów zarządzania bezpieczeństwem w terminie 3 miesięcy od daty złożenia wniosków (art. 18c). Prezes UTK wydaje lub odmawia wydania certyfikatu bezpieczeństwa w terminie 4 miesięcy od dnia złożenia wniosku (Ustawa z dnia 22 lipca 2006 roku o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (Dz.U. 2006 nr 144 poz. 1046), art. 3 ust. 2).

Możliwość przedłużenia certyfikacji bezpieczeństwa

Ze względu na ważność certyfikatu, autoryzacji lub świadectwa bezpieczeństwa, wynoszącą 5 lat, są one co 5 lat przedłużane na wniosek przewoźnika kolejowego, zarządcy infrastruktury lub użytkownika bocznic kolejowej (art. 18b ust. 4, art. 18a ust. 3). Przedłużenia autoryzacji bezpieczeństwa, certyfikatów bezpieczeństwa i świadectw bezpieczeństwa dokonuje Prezes UTK na pisemny wniosek złożony w terminie 3 miesięcy przed upływem okresu ważności tych dokumentów.

Kiedy występuje konieczność zmiany dokumentów w procesie certyfikacji bezpieczeństwa?

Uwaga: W ramach nadzoru nad wydanymi certyfikatami i autoryzacjami bezpieczeństwa UTK może prowadzić działania sprawdzające stałe spełnianie wymagań warunkujących wydanie tego typu dokumentów.

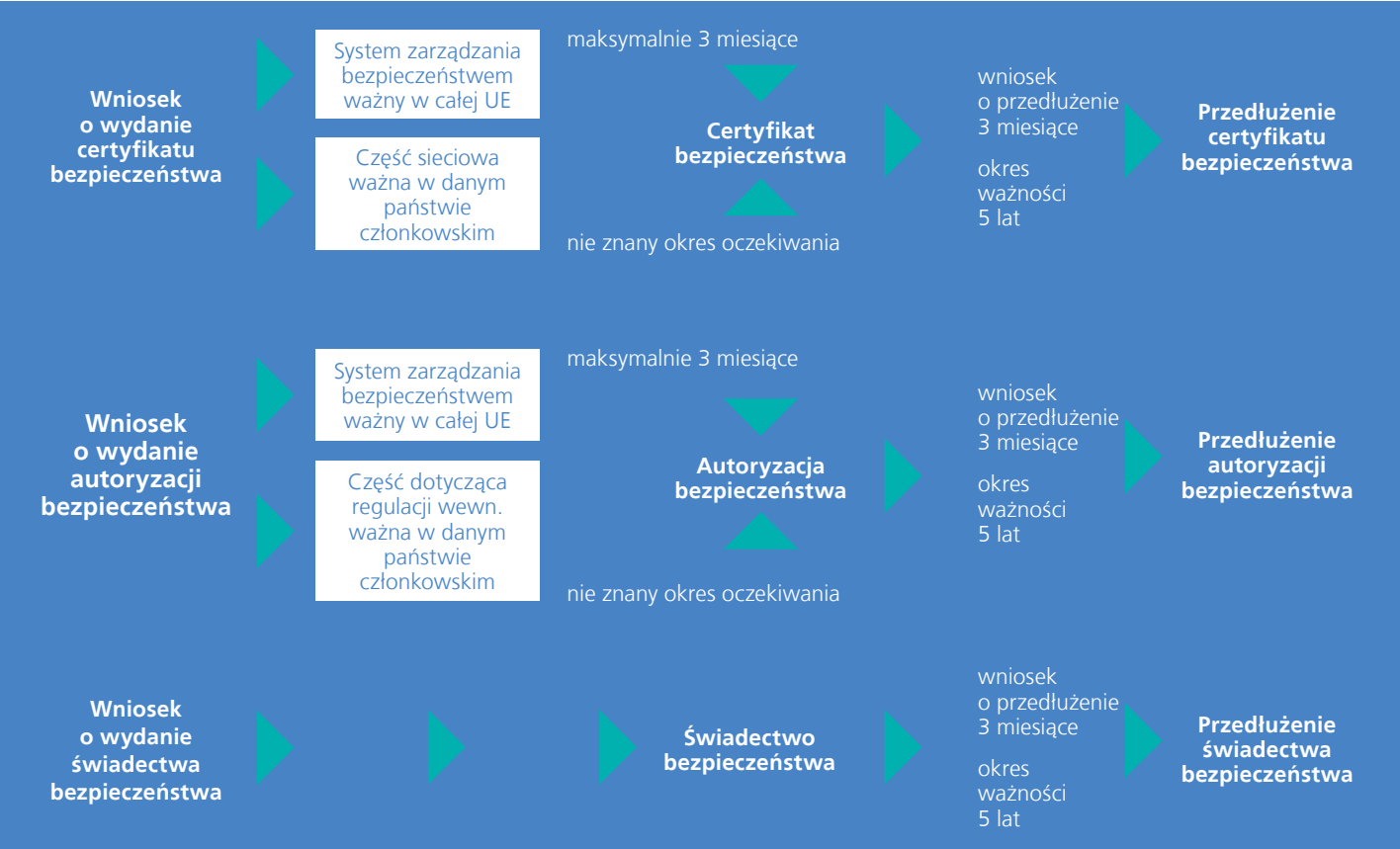
Certyfikat bezpieczeństwa

W przypadku dokonania zmian dotyczących rodzaju i zakresu działalności, nowej kategorii personelu lub nowego typu pojazdów kolejowych, przewoźnik kolejowy bezzwłocznie zawiadamia Prezesa UTK. Istotne zmiany dotyczące rodzaju i zakresu działalności wymagają zmiany certyfikatu bezpieczeństwa w całości lub w części (art. 18b ust. 5).

Prezes UTK może dokonać zmiany odpowiedniej części certyfikatu bezpieczeństwa po każdej zmianie przepisów bezpieczeństwa (art. 18b ust. 6).

Warunkiem wydania, przedłużenia i zmiany certyfikatów bezpieczeństwa jest wniesienie z tego tytułu opłaty.

Proces rozpatrywania wniosku o wydanie certyfikatu, autoryzacji lub świadectwa bezpieczeństwa



Autoryzacja bezpieczeństwa

W przypadku dokonania istotnych zmian w infrastrukturze kolejowej, sygnalizacji, w zasilaniu energią lub w zasadach eksploatacji i utrzymania infrastruktury kolejowej posiadacz autoryzacji bezpieczeństwa bezzwłocznie zawiadamia o tym Prezesa UTK (art. 18a ust. 4). Wówczas autoryzacja bezpieczeństwa bezzwłocznie powinna być aktualizowana w całości lub w części (art. 18a ust. 5).

Prezes UTK może zażądać od zarządcy infrastruktury wystąpienia o zmianę autoryzacji bezpieczeństwa – po zmianie przepisów bezpieczeństwa (art. 18a ust. 6 pkt 1).

Warunkiem wydania, przedłużenia i zmiany autoryzacji bezpieczeństwa jest wniesienie z tego tytułu opłaty.

Świadectwo bezpieczeństwa

Przepisy nie określają, w jakich sytuacjach występuje konieczność zmiany świadectwa bezpieczeństwa.

Kiedy następuje zawieszenie lub cofnięcie dokumentu w procesie certyfikacji bezpieczeństwa?

Certyfikat bezpieczeństwa

Prezes UTK cofa certyfikat bezpieczeństwa w części lub w całości w przypadku, gdy przewoźnik kolejowy:

- przestał spełniać warunki wydania certyfikatu bezpieczeństwa, podając przyczyny tej decyzji,
- nie podjął działalności w okresie 12 miesięcy od uzyskania certyfikatu bezpieczeństwa (art. 18b ust. 8).

Autoryzacja bezpieczeństwa

Prezes UTK może cofnąć autoryzację bezpieczeństwa, podając przyczynę tej decyzji, gdy uzna, że autoryzowany zarządca infrastruktury nie spełnia warunków w zakresie bezpieczeństwa (art. 18a ust. 6 pkt 2).

Świadectwo bezpieczeństwa

Prezes UTK może cofnąć świadectwo bezpieczeństwa w przypadku, gdy zarządca infrastruktury kolejowej, przewoźnik kolejowy albo użytkownik bocznic kolejowej (Rozporządzenie Ministra Transportu z dnia 12 marca 2007 roku w sprawie warunków oraz trybu wydawania, przedłużania, zmiany i cofania autoryzacji bezpieczeństwa, certyfikatów bezpieczeństwa i świadectw bezpieczeństwa (Dz. U. Nr 57 poz. 389), § 9):

- przestał spełniać warunki jego wydania,
- prowadzi działalność zagrażającą bezpieczeństwu ruchu kolejowego lub wykonywaniu przewozów kolejowych, bezpiecznej eksploatacji pojazdów kolejowych, ochronie przeciwpożarowej, ochronie środowiska,
- nie usunie w określonym terminie nieprawidłowości, o których mowa w art. 14 ust. 1 Ustawy.

Użytkowanie taboru i infrastruktury

Niniejszy rozdział obejmuje pozostałe wymogi związane z użytkowaniem taboru i infrastruktury, które muszą być spełnione, aby przewoźnik mógł funkcjonować na rynku przewozów kolejowych.

Świadectwa dopuszczenia do eksploatacji

Krajowe przepisy prawa

W polskim systemie prawnym, kwestie świadectw dopuszczenia do eksploatacji reguluje Ustawa z dnia 28 marca 2003 roku o transporcie kolejowym (tekst jednolity: Dz. U. 2007 r. Nr 16 poz. 94 z późn. zm.), w szczególności art. 23. Ponadto, procedury w zakresie wprowadzania przepisów dotyczących świadectw dopuszczenia do eksploatacji regulowane są poniższymi aktami prawnymi:

- Ustawa z dnia 14 czerwca 1960 roku Kodeks Postępowania Administracyjnego (tekst jednolity: Dz. U. 2000 r. Nr 98 poz. 1071 z późn. zm.), zwana dalej KPA
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 10 września 1998 roku w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 151 poz. 987)
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 26 września 2003 roku w sprawie wykazu typów budowli i urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego oraz typów pojazdów kolejowych, na które wydawane są świadectwa dopuszczenia do eksploatacji (Dz. U. Nr 175 poz. 1706)
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 30 kwietnia 2004 roku

w sprawie świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu budowli i urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego oraz typu pojazdu kolejowego (Dz. U. Nr 103 poz. 1090 z późn. zm.)

- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 12 października 2005 roku w sprawie zakresu badań koniecznych do uzyskania świadectw dopuszczenia do eksploatacji typów budowli i urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego oraz typów pojazdów kolejowych (Dz. U. Nr 212 poz. 1771 z późn. zm.)
- Rozporządzenie Ministra Transportu z dnia 31 maja 2006 roku w sprawie rejestru i oznakowania pojazdów kolejowych (Dz. U. Nr 105 poz. 713)
- Rozporządzenie Ministra Transportu z dnia 2 listopada 2006 roku w sprawie dokumentów, które powinny znajdować się w pojeździe kolejowym (Dz. U. 2007 r. Nr 9 poz. 63)
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 29 lutego 2008 roku w sprawie czynności wykonywanych przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, za które pobierane są opłaty, oraz wysokości tych opłat i trybu ich pobierania (Dz. U. Nr 47 poz. 276)

Kto jest zobowiązany posiadać świadectwa dopuszczenia?

O świadectwo dopuszczenia do eksploatacji ubiega się przewoźnik kolejowy, zarządca infrastruktury lub użytkownik bocznic kolejowej w momencie korzystania po raz pierwszy z danego typu budowli i urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego lub typu pojazdów kolejowych, niezależnie od tego, czy inny przewoźnik kolejowy, zarządca infrastruktury lub użytkownik bocznic kolejowej już wcześniej otrzymał świadectwo dopuszczenia do eksploatacji na ten sam typ. Jest to wynikiem faktu, iż zarządca infrastruktury, przewoźnik kolejowy i użytkownik bocznic kolejowej oraz przedsiębiorca wykonujący przewozy w obrębie bocznic kolejowej mogą eksploatować wyłącznie typy budowli i urządzeń oraz typy pojazdów, na które Prezes UTK wydał świadectwo dopuszczenia typu do eksploatacji.

Określenie podmiotów, które są zobowiązane posiadać świadectwo dopuszczenia do eksploatacji znajduje się w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 26 września 2003 roku w sprawie wykazu typów budowli i urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego oraz typów pojazdów kolejowych, na które wydawane są świadectwa dopuszczenia do eksploatacji (Dz. U. Nr 175 poz. 1706), § 1 oraz w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 30 kwietnia 2004 roku w sprawie świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu budowli i urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego oraz typu pojazdu kolejowego (Dz. U. Nr 103 poz. 1090 z późn. zm.), § 2-4.

Wzór świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdu kolejowego



Wzór świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu urządzenia przeznaczanego do prowadzenia ruchu kolejowego



Jak wygląda obowiązek przeprowadzania szkoleń dla pracowników związanych z bezpieczeństwem?

Uzyskanie certyfikatu bezpieczeństwa może być uzależnione od zapewnienia możliwości uczestniczenia w szkoleniach dla maszynistów i drużyn pociągowych oraz swobodnego i niedyskryminującego dostępu do zaplecza szkoleniowego dla pracowników przewoźników kolejowych (art. 18d). Możliwość uczestniczenia w szkoleniach oraz niedyskryminujący dostęp do zaplecza szkoleniowego powinien być także zapewniony pracownikom zarządcy infrastruktury wykonującym istotne zadania dotyczące bezpieczeństwa. Przewoźnicy kolejowi oraz zarządcy infrastruktury przy realizowaniu tego obowiązku biorą pod uwagę uprawnienia pracowników uzyskane u innych pracodawców.

Szkolenia organizują przewoźnicy kolejowi oraz zarządcy infrastruktury, którzy ponoszą odpowiedzialność za poziom wykształcenia i kwalifikacji pracowników wykonujących prace związane z bezpieczeństwem. Przewoźnik kolejowy lub zarządca infrastruktury organizujący szkolenie lub egzamin wydaje zainteresowanym dokument potwierdzający odbycie szkolenia lub złożenie egzaminu. Jeżeli przewoźnik kolejowy lub zarządca infrastruktury nie ma warunków do organizowania szkoleń lub przeprowadzania egzaminów, kieruje odpłatnie pracownika do innego przewoźnika kolejowego lub zarządcy infrastruktury. Opłata za szkolenie lub egzamin stanowi dochód podmiotów prowadzących szkolenie lub egzamin. Opłata za szkolenie i egzamin powinna uwzględniać wyłącznie uzasadnione koszty oraz niewielki zysk, nieprzekraczający 10% tych kosztów. Opłatę tę ustala się na niedyskryminujących zasadach.

Szkolenie powinno obejmować znajomość tras pociągu i procedur, systemu sterowania ruchem kolejowym i sygnalizacji oraz sposobu postępowania w sytuacjach awaryjnych. Nadzór nad szkoleniami i egzaminem w zakresie zgodności z wymaganiami dotyczącymi bezpieczeństwa sprawuje Prezes UTK.

Zmiany wynikające z Dyrektywy 2007/59/WE

Wdrożenie do prawa krajowego Dyrektywy 2007/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie przyznania uprawnień maszynistom prowadzącym lokomotywy i pociągi w obrębie systemu kolejowego Wspólnoty, które nastąpi najpóźniej 4 grudnia 2009 roku, spowoduje wprowadzenie nowych obowiązków dotyczących szkolenia i egzaminowania maszynistów.

Jak wygląda proces zatwierdzania przez Prezesa UTK przepisów wewnętrznych?

Podstawą opracowania przepisów wewnętrznych zarządców infrastruktury, przewoźników kolejowych i użytkowników bocznic kolejowych określa Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005 roku w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji (Dz. U. Nr 172 poz. 1444 z późn. zm.). W pozostałych obszarach jest to regulowane różnymi przepisami.

Zatwierdzeniu przez Prezesa UTK podlegają przepisy wewnętrzne zarządców infrastruktury, przewoźników kolejowych i użytkowników bocznic kolejowych. W celu uzyskania zatwierdzenia przepisów wewnętrznych przez Prezesa UTK, zarządca infrastruktury, przewoźnik lub użytkownik bocznic kolejowej muszą złożyć wniosek (jego wzór jest zamieszczony w formie elektronicznej na stronie internetowej UTK) oraz uiścić opłatę skarbową w wysokości 10 zł od zatwierdzenia przepisów wewnętrznych w formie decyzji, a ponadto 17 zł w przypadku złożonego pełnomocnictwa lub prokury lub właściwego jego wypisu lub kopii.

Do wniosku o zatwierdzenie przepisów wewnętrznych należy dołączyć uwierzytelniony oryginał przelewu z tytułu opłaty skarbowej podpisany zgodnie z KRS.

Wnioski należy składać:

- w UTK – przez zarządców infrastruktury i przewoźników kolejowych,
- we właściwym Oddziale Terenowym UTK – przez użytkowników bocznic kolejowych.

Dodatkowe informacje

Dodatkowe informacje na temat procedury wydawania certyfikatów, autoryzacji i świadectw bezpieczeństwa oraz szkoleń dla pracowników i zatwierdzania przepisów wewnętrznych można uzyskać w Wydziale ds. Zarządzania Bezpieczeństwem Ruchu Departamentu Nadzoru Eksploatacyjnego i Bezpieczeństwa Ruchu UTK (numer telefonu do sekretariatu Departamentu +48 22 630 19 47).

Świadectwa sprawności technicznej pojazdów kolejowych

Krajowe przepisy prawa

W polskim systemie prawnym, kwestie świadectw sprawności technicznej pojazdów kolejowych reguluje Ustawa z dnia 28 marca 2003 roku o transporcie kolejowym (tekst jednolity: Dz. U. 2007 r. Nr 16 poz. 94 z późn. zm.), w szczególności art. 24. Ponadto, procedury w zakresie wprowadzania przepisów dotyczących świadectw sprawności technicznej pojazdów kolejowych regulowane są poniższymi aktami prawnymi:

- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 15 lutego 2005 roku w sprawie świadectw sprawności technicznej pojazdów kolejowych (Dz. U. Nr 37 poz. 330)
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 12 października 2005 roku w sprawie ogólnych warunków technicznych eksploatacji pojazdów kolejowych (Dz. U. Nr 212 poz. 1771 z późn. zm.)

Kto jest zobowiązany posiadać świadectwa sprawności technicznej?

Wszyscy przewoźnicy kolejowi, użytkownicy bocznic kolejowych i zarządcy infrastruktury muszą posiadać świadectwa sprawności technicznej pojazdów kolejowych, gdyż jest to warunkiem dopuszczenia pojazdu kolejowego do eksploatacji (art. 24 ust. 1).

Kto wydaje świadectwa sprawności technicznej?

Świadectwa sprawności technicznej wydaje przewoźnik kolejowy, a dla pojazdów kolejowych wykonujących przewozy w obrębie bocznic może wydawać użytkownik bocznic kolejowej. Świadectwa sprawności technicznej dla pojazdów kolejowych wykonujących przewozy technologiczne oraz dla wieloczynnościowych i ciężkich maszyn do robót budowlanych wydaje zarządca infrastruktury (art. 24 ust. 2 oraz 3).

Aby wydać świadectwo sprawności technicznej przedsiębiorca ma obowiązek (art. 24 ust. 2 oraz 3):

- posiadać na typ pojazdu, dla którego wydawane jest świadectwo sprawności technicznej, świadectwo dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdu kolejowego,
- stwierdzić, na podstawie przeprowadzonych badań i prób odbiorczych, że pojazd kolejowy spełnia warunki techniczne eksploatacji pojazdów kolejowych,
- oznakować pojazd w sposób określony w przepisach w sprawie sposobu prowadzenia rejestru oraz sposobu oznakowania pojazdów kolejowych (Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 15 lutego 2005 roku w sprawie świadectw sprawności technicznej pojazdów kolejowych (Dz. U. Nr 37 poz. 330), § 2).

Ważność świadectwa sprawności technicznej ustala się na czas określony, odpowiadający wyrażonemu w kilometrach przebiegowi pojazdu kolejowego pomiędzy naprawami okresowymi. Nie może on jednak być dłuższy niż określony w świadectwie termin najbliższej naprawy okresowej, wynikający z ustalonego przez przedsiębiorcę systemu utrzymania pojazdów kolejowych.

Kiedy świadectwo sprawności technicznej traci ważność?

Świadectwo sprawności technicznej traci ważność w przypadku:

- stwierdzenia przez wydającego świadectwo niezdatności pojazdu kolejowego do eksploatacji,
- cofnięcia świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdu kolejowego,
- udziału pojazdu kolejowego w wypadku powodującym uszkodzenie uniemożliwiające dalszą jego bezpieczną eksploatację,
- wyłączenia pojazdu kolejowego z eksploatacji w drodze decyzji Prezesa UTK,
- upływu terminu ważności świadectwa.

Dodatkowe wymogi związane z użytkowaniem taboru

Oznaczenie pojazdów kolejowych

Zarządca infrastruktury może przyjąć na sieć kolejową tylko te pojazdy kolejowe, które są oznaczone alfanumerycznym kodem identyfikacyjnym.

Dokładne wymagania dotyczące oznakowania pojazdów kolejowych określa Rozporządzenie Ministra Transportu z dnia 31 maja 2006 roku w sprawie rejestru i oznakowania pojazdów kolejowych (Dz. U. Nr 105 poz. 713).

Rozporządzenie wprowadza zmiany w dotychczasowym oznakowaniu pojazdów kolejowych identyfikatorem pojazdu kolejowego w stosunku do wcześniej obowiązujących przepisów. Zmiany polegają na naniesieniu na pojazdy kolejowe:

- identyfikatorów:
 - literowego państwa rejestracji pojazdu kolejowego,
 - literowego eksploatującego pojazd kolejowy,
 - cyfrowego eksploatującego pojazd kolejowy;
- nowego numeru inwentarzowego – w przypadku kolejowych pojazdów trakcyjnych i specjalnych (Rozporządzenie, § 32 ust. 1).

Zmiany, o których mowa powyżej należy wprowadzić do dnia 31 grudnia 2016 roku. W okresie przejściowym dopuszcza się równoczesne stosowanie dotychczasowego oznakowania. Zmiany należy wykonać zgodnie z wymogami określonymi w normach UIC 438-1, UiC 438-2, OSŻD 538-1 i OSŻD 538-2 oraz w terminach w nich określonych. Dla pozostałych pojazdów dotychczasowe oznakowanie pociągów może być stosowane do dnia 31 grudnia 2010 r. (Rozporządzenie, § 32 ust. 2-3 oraz § 33).

Jak wygląda proces przyznawania numerów kodu identyfikacyjnego?

Aby otrzymać alfanumeryczny kod identyfikacyjny dla pojazdów kolejowych, których właścicielami lub leasingobiorcami są przedsiębiorcy wykonujący działalność gospodarczą na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, właściciel lub leasingobiorca, będący eksploatującym pojazd kolejowy, czyli będący przewoźnikiem kolejowym, użytkownikiem bocznic kolejowej, zarządcą infrastruktury, eksploatującym pojazdy metra lub eksploatującym kolejowe pojazdy specjalne, powinien złożyć wniosek do Prezesa UTK.

Każdy pojazd kolejowy powinien być oznaczony identyfikatorem, na który składają się:

- numer inwentarzowy pojazdu kolejowego,
- identyfikator literowy państwa rejestracji pojazdu kolejowego,
- identyfikator literowy eksploatującego pojazd kolejowy,
- identyfikator literowy typu (serii) pojazdu kolejowego,
- identyfikator cyfrowy eksploatującego pojazd kolejowy.

Numer inwentarzowy pojazdu kolejowego

Wnioski o uzgodnienie kolejnych numerów inwentarzowych należy kierować do Prezesa UTK. Wnioski takie może kierować eksploatujący pojazd kolejowy – właściciel lub leasingobiorca.

Eksploatujący pojazd kolejowy określa:

- dla wagonów pasażerskich i typu pasażerskiego - 12 pierwszych znaków (8 cyfr) numeru inwentarzowego pojazdu kolejowego,
- dla wagonów towarowych - 11 pierwszych znaków (7 cyfr) numeru inwentarzowego pojazdu kolejowego,
- dla kolejowych pojazdów trakcyjnych i specjalnych - 11 pierwszych znaków (7 cyfr) numeru inwentarzowego pojazdu kolejowego, oraz uzgadnia z Prezesem UTK nadanie kolejnego numeru pojazdu w danym typie (serii) pojazdów kolejowych (Rozporządzenie Ministra Transportu z dnia 31 maja 2006 roku w sprawie rejestru i oznakowania pojazdów kolejowych (Dz. U. Nr 105 poz. 713), § 8 ust. 3).

Identyfikator literowy państwa rejestracji pojazdu kolejowego

Identyfikatory są określone w Tablicy 2 Załącznika Nr 3 do Rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 31 maja 2006 roku w sprawie rejestru i oznakowania pojazdów kolejowych (Dz. U. Nr 105 poz. 713). W przypadku rejestracji w Polsce, identyfikator literowy to: PL.

Identyfikator literowy eksploatującego pojazd kolejowy

Identyfikator literowy eksploatującego pojazd kolejowy należy uzgodnić z Prezesem UTK. Do przesyłanego do UTK wniosku o uzgodnienie identyfikatora literowego eksploatującego pojazd kolejowy należy dołączyć:

- wykaz typów pojazdów kolejowych,
- numery pojazdów kolejowych,
- numer fabryczny,
- numery środków trwałych,
- status posiadania pojazdów kolejowych,
- aktualny odpis z Krajowego Rejestru Sądowego.

Identyfikator literowy typu (serii) pojazdu kolejowego

Nadanie kolejnego numeru pojazdu w danym typie (serii) pojazdów kolejowych należy uzgodnić z Prezesem UTK. Wnioski o uzgodnienie identyfikatora literowego w danym typie (serii) pojazdu kolejowego należy kierować do Prezesa UTK. Wnioski takie może kierować eksploatujący pojazd kolejowy – właściciel lub leasingobiorca. Identyfikator literowy typu (serii) nie występuje w kolejowych pojazdach trakcyjnych i kolejowych pojazdach specjalnych.

Identyfikator cyfrowy eksploatującego pojazd kolejowy

Identyfikator cyfrowy eksploatującego pojazd kolejowy stanowi zestaw czterech cyfr określających tego eksploatującego. Eksploatujący pojazd kolejowy powiadamia Prezesa UTK o nadanym identyfikatorze cyfrowym.

Dodatkowe informacje

Dodatkowe informacje na temat świadectw sprawności technicznej pojazdów kolejowych można uzyskać w Wydziale ds. Zezwoleń Technicznych i Certyfikacji Departamentu Zezwoleń Technicznych i Interoperacyjności UTK (numer telefonu do sekretariatu Departamentu +48 22 630 19 60).

Jednocześnie, zgodnie z § 19 ust. 2 Rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 31 maja 2006 roku w sprawie rejestru i oznakowania pojazdów kolejowych (Dz. U. Nr 105 poz. 713) identyfikator cyfrowy eksploatującego pojazd kolejowy nadawany jest przez UIC (Międzynarodowy Związek Kolei) lub OSŻD (Organizacja Współpraca Kolei) zgodnie z normą UIC/OSŻD 920-1, według zasad, na formularzach oraz pod adresami określonymi w tej normie.

Kto jest zobowiązany prowadzić rejestr pojazdów kolejowych?

Dokładne wymagania dotyczące rejestru pojazdów kolejowych określa Rozporządzenie Ministra Transportu z dnia 31 maja 2006 roku w sprawie rejestru i oznakowania pojazdów kolejowych (Dz. U. Nr 105 poz. 713).

Eksploatujący pojazd kolejowy prowadzi rejestr pojazdów kolejowych w formie księgi, kartoteki lub w systemie informatycznym. Wpis pojazdu kolejowego do rejestru pojazdów kolejowych, prowadzonego przez eksploatującego pojazd, powinien nastąpić najpóźniej z dniem nadania kodu identyfikacyjnego pojazdu kolejowego.

Niezależnie od rejestru pojazdów kolejowych prowadzi się akta obejmujące dokumenty stanowiące podstawę wpisu do tego rejestru.



II. Jak funkcjonować na rynku kolejowym? Prawa podmiotów działających na rynku

Proces uzyskiwania dostępu	Uwagi
Rozpatrywanie wniosków przez zarządcę:	
Zarządca, w przypadku kolizji między złożonymi wnioskami, powinien w drodze ich koordynacji zapewnić możliwie najlepszą realizację zgłoszonych potrzeb przez przeprowadzenie konsultacji z wnioskodawcami.	W przypadku rozpatrywania wniosków o równych priorytetach, zarządca powinien w drodze konsultacji z wnioskodawcami przyjąć w rozkładzie jazdy pociągów rozwiązanie najkorzystniejsze pod względem wykorzystania zdolności przepustowej linii kolejowej.
W przypadku niewystarczającej przepustowości linii kolejowej lub jej odcinka zarządca może pobierać podwyższoną opłatę podstawową.	O pobieraniu podwyższonej opłaty zarządca informuje pisemnie Prezesa UTK.
Zarządca przeprowadza negocjacje ceny dostępu z zainteresowanymi przewoźnikami kolejowymi.	Negocjacje prowadzi się do momentu zrównoważenia zdolności przepustowej linii kolejowej lub jej odcinka z zapotrzebowaniem na przewozy w danym okresie czasu, z uwzględnieniem priorytetów.
Opracowanie projektu rozkładu jazdy przez zarządcę oraz jego uzgodnienie z przewoźnikami	
Nie później niż cztery miesiące po upływie terminu składania wniosków o przydzielenie tras pociągów zarządca opracowuje projekt rozkładu jazdy pociągów.	
Zarządca jest obowiązany uzgodnić z przewoźnikiem dotyczącą go część projektowanego rozkładu jazdy pociągów.	Przewoźnik może odmówić uzgodnienia dotyczącej go części projektu rozkładu jazdy pociągów, jeżeli nie spełnia ona wymogów ujętych w zgłoszonych przez niego i przyjętych przez zarządcę wnioskach o przydzielenie tras pociągów.
Na podstawie uzgodnionego projektu rozkładu jazdy pociągów zarządca opracowuje obowiązujący rozkład jazdy pociągów.	Po opracowaniu obowiązującego rozkładu jazdy pociągów zarządca przesyła go przewoźnikowi w formie powiadomienia.
Rezerwacja dostępu do infrastruktury dla przewoźnika	
Przewoźnik uzyskuje rezerwację dostępu do infrastruktury kolejowej w zakresie i na warunkach określonych w powiadomieniu o przydzielonych trasach pociągów.	
Jeżeli zarządca nie może wskazać uzasadnionych przyczyn ograniczenia dostępu do czynnej i znajdującej się w jego zarządzie infrastruktury kolejowej, jest obowiązany potwierdzić w powiadomieniu udostępnienie infrastruktury kolejowej w zakresie wnioskowanym przez przewoźnika.	Przez uzasadnione przyczyny, o których mowa, rozumie się wyczerpanie zdolności przepustowej albo wyłączenie z eksploatacji linii kolejowej lub jej odcinka bądź brak możliwości korzystania z infrastruktury kolejowej zarządcy w wyniku: - uwzględnienia zobowiązań wynikających z porozumień międzynarodowych; - uwzględnienia ograniczeń wynikających z rezerwacji przez zarządcę zdolności przepustowej dla przejazdów niezbędnych do zapewnienia sprawności eksploatacyjnej zarządzanej sieci; - wszczęcia procedury likwidacji linii kolejowej lub jej odcinka.
Jeżeli przedstawiony w powiadomieniu rozkład jazdy pociągów nie uwzględnia tras pociągów uzgodnionych przez przewoźnika w projekcie rozkładu jazdy, może on, w terminie 14 dni od dnia otrzymania powiadomienia, zwrócić się pisemnie do zarządcy o wprowadzenie do rozkładu jazdy odpowiednich zmian.	
Przewoźnik kolejowy może złożyć skargę do Prezesa UTK odnośnie przydzielania tras pociągów i opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej.	
Zawarcie umowy między przewoźnikiem i zarządcą infrastruktury	
Przewoźnik i zarządca zawierają umowę o korzystanie z przydzielonych tras pociągów w formie pisemnej.	
Na uzasadniony wniosek przewoźnika kolejowego, między przewoźnikiem a zarządcą może być zawarta umowa ramowa na czas dłuższy niż okres obowiązywania jednego rozkładu jazdy pociągów (art. 31 ust. 2).	Umowa ramowa jest zatwierdzana przez Prezesa UTK.

W umowie o korzystanie z przydzielonych tras pociągów muszą być w szczególności określone:

- trasy przydzielone przewoźnikowi w rozkładzie jazdy pociągów;
- zakres, sposób i warunki udostępniania oraz korzystania z infrastruktury kolejowej związanej z przydzieloną trasą pociągu;
- sposób zorganizowania i realizacji dostępu do urządzeń, do których zarządca zapewni dostęp przewoźnikom w wyniku realizacji usług związanych z obsługą pociągów oraz usług dodatkowych i pomocniczych;
- usługi, które zarządca zapewnia na rzecz przewoźnika w ramach opłaty podstawowej;
- usługi, które zarządca zapewnia na rzecz przewoźnika w ramach opłat dodatkowych;
- jednostki organizacyjne i osoby wyznaczone do współpracy, wraz z określeniem ich obowiązków i uprawnień;
- tryb i warunki potwierdzania wykonania i dokumentowania przejazdu pociągu, umożliwiające ustalenie opłaty podstawowej, a także sposób dopuszczenia pociągu do jazdy;
- zastosowane ulgi, podwyżki i obniżki;
- termin oraz wysokość i sposób rozliczeń, a także sposób uiszczenia:
 - opłaty podstawowej;
 - opłat dodatkowych;
 - innych zobowiązań finansowych wynikających z umowy;
- zakres i sposób ustalania odpowiedzialności stron umowy w przypadku wystąpienia szkód;
- zasady postępowania i wzajemnego regulowania ewentualnych zobowiązań w przypadku:
 - powstania przeszkód w wywiązaniu się stron z zobowiązań wynikających z umów;
 - wystąpienia przeszkód w prowadzeniu ruchu;
 - powstania sytuacji awaryjnej;
 - odstąpienia od umowy albo jej rozwiązania;
- sposób rozstrzygania sporów;
- skutki niedotrzymania warunków umowy, w tym termin uiszczania opłaty rezerwacyjnej.

W umowie ramowej należy w szczególności określić:

- okres, na który zawiera się umowę;
- zdolność przepustową przewidzianą do rezerwacji przez zarządcę na rzecz przewoźnika w kolejnych rozkładach jazdy pociągów w okresie obowiązywania umowy;
- warunki, które stworzą przewoźnikowi podstawę do zawarcia umów z nadawcami przesyłek, a zarządcy zapewnią wykorzystanie zarezerwowanej zdolności przepustowej;
- skutki niedotrzymania warunków umowy, w tym termin uiszczania opłaty rezerwacyjnej (Rozporządzenie, § 19).

Opracowanie regulaminu przez zarządcę infrastruktury

Zarządca opracowuje regulamin w sposób zapewniający:

- równoprawne traktowanie przewoźników na wszystkich następujących etapach współpracy:
 - udostępniania informacji zawartych w regulaminie,
 - przyjmowania wniosków o przydzielenie tras pociągów,
 - rozpatrywania wniosków o przydzielenie tras pociągów,
 - opracowywania rozkładu jazdy pociągów,
 - przyznawania dostępu do infrastruktury kolejowej,
 - zawierania umów o korzystanie z przydzielonych tras pociągów oraz umów ramowych,
 - korzystania z infrastruktury kolejowej,
 - rozliczania przejazdów, naliczania i pobierania opłat;
- bezpieczne i sprawne wykonywanie przejazdów.

Opłaty za korzystanie z infrastruktury

Zarządca określa wysokość opłat za korzystanie przez przewoźników kolejowych z infrastruktury kolejowej. Opłata za korzystanie z infrastruktury kolejowej ustalana jest przy uwzględnieniu kosztów, jakie poniesie zarządca w rezultacie przydzielenia i umożliwienia korzystania z przydzielonych tras pociągów oraz infrastruktury kolejowej. Opłata za korzystanie z infrastruktury kolejowej stanowi sumę opłaty podstawowej i opłaty dodatkowej (art. 33 ust. 1-3).

Opłata podstawowa

Informacje dotyczące opłaty podstawowej za korzystanie z infrastruktury kolejowej znajdują się w Ustawie, art. 33 ust. 4-5b, 9-10 i 12, art. 34 oraz Rozporządzeniu, § 7-11 oraz 14.

Opłata podstawowa jest obliczona z uwzględnieniem planowanych przebiegów pociągów i stawek jednostkowych ustalonych w zależności od kategorii linii kolejowej i rodzaju pociągu, oddzielnie dla przewozu osób i rzeczy. Stawka jednostkowa opłaty podstawowej jest określona dla przejazdu jednego pociągu na odległość jednego kilometra (tu wprowadza się jednostkę pociągokilometra).

Stawka jednostkowa jest sumą jednostkowego kosztu stałego, jednostkowego kosztu zmiennego, jednostkowego kosztu obsługi kredytów i jednostkowego narzutu naprawczo-utrzymaniowego, liczonych na jeden pociągokilometr.

Jednostkowy koszt stały jednego pociągokilometra przyjęty do obliczania stawki różnicuje się zależnie od standardu odcinka określonej kategorii linii kolejowej, wyrażonego dopuszczalną prędkością techniczną. Jednostkowy koszt zmienny jednego pociągokilometra różnicuje się zależnie od całkowitej masy brutto pociągu oraz od dopuszczalnych prędkości technicznych dla odcinków linii kolejowej.

Stawki jednostkowe opłaty podstawowej ogłasza się, w sposób zwyczajowo przyjęty, nie później niż na 4 miesiące przed upływem terminu składania wniosków o przydział tras pociągów, tj. na początku lutego.

Oplata podstawowa jest sumą opłat ustalonych dla poszczególnych odcinków linii kolejowej składających się na przydzieloną trasę pociągu; opłata podstawowa dla odcinka linii jest ustalana jako iloczyn liczby zrealizowanych pociągokilometrów i stawki jednostkowej właściwej dla odcinka określonej kategorii linii kolejowej, rodzaju pociągu oraz parametrów pociągu określonych w przydzielonej trasie pociągu.

Zarządca może wprowadzać zmiany stawek jednostkowych opłaty podstawowej:

- w każdym czasie - jeżeli zmiana dotyczy obniżenia opłat;
- nie wcześniej niż po upływie 6 miesięcy od dnia ich ogłoszenia - jeżeli zmiana dotyczy podwyższenia opłat.

Informacje dotyczące ulg, zwolnień, podwyższeń oraz obniżeń stawek opłaty podstawowej zostały przedstawione w poniższej tabeli.

Zasady podwyższania i obniżania stawek opłaty podstawowej	
Podwyższenia opłaty	Obniżenia opłaty
- Wyższe wydatki zarządcy (art. 34 ust. 1 pkt 1) - Międzynarodowe przewozy towarów (art. 34 ust. 1 pkt 2) - Niewystarczająca zdolność przepustowa (art. 34 ust. 1a oraz 1b) - Większe od jedności wskaźniki zwiększające jednostkowe stawki opłaty podstawowej (w równym stopniu dla wszystkich przewoźników) (Rozporządzenie, § 11 ust. 2)	- Zwolnienie z opłat: • Wojskowe jednostki budżetowe (na liniach o znaczeniu wyłącznie obronnym) (art. 33 ust. 12) • Pociągi naprawczo-utrzymaniowe (Rozporządzenie, § 14 ust. 3) - Stawka minimalna dla przewoźników wykonujących działalność zgodnie z umową o świadczenie usług publicznych (jednakowe zasady wobec wszystkich przewoźników) (art. 33 ust. 4a, 4b, 5b; Rozporządzenie, § 9 ust. 7) - Stawka obniżona dla przewozów intermodalnych (Rozporządzenie, § 9 ust. 8) - Ulgi na rozwój lub wykorzystanie linii o znacznym stopniu niewykorzystania zdolności przepustowej (jednakowe zasady dla wszystkich przewoźników) (art. 34 ust. 2 oraz 2a; Rozporządzenie, § 10) - Mniejsze od jedności wskaźniki zmniejszające jednostkowe stawki opłaty podstawowej (w równym stopniu dla wszystkich przewoźników) (Rozporządzenie, § 11 ust. 1)

Opłaty dodatkowe
Informacje dotyczące stosowania opłat dodatkowych za dostęp do infrastruktury znajdują się w Rozporządzeniu, § 13 oraz w Załączniku do Ustawy.

Opłata dodatkowa określona jest na podstawie indywidualnej kalkulacji przez zarządcę, z tym że jeżeli dana usługa oferowana jest tylko przez jednego dostawcę, opłata za taką usługę nie może być większa od kosztu jej świadczenia obliczonego na podstawie rzeczywistej wielkości jej wykonania, z uwzględnieniem zysku nieprzekraczającego 10% udokumentowanych kosztów.

Opłata rezerwacyjna
Zarządca pobiera opłatę rezerwacyjną za zamówioną i przyznaną zdolność przepustową, która nie została przez przewoźnika wykorzystana, w wysokości:

- 2% sumy kosztów przyjętych do ustalenia opłaty podstawowej w przypadku rezygnacji z przejazdu nie później niż 3 miesiące przed planowym terminem jego realizacji;
- 20% sumy kosztów przyjętych do ustalenia opłaty podstawowej w przypadku rezygnacji z przejazdu nie później niż 72 godziny przed planowym terminem jego realizacji;
- 50% sumy kosztów przyjętych do ustalenia opłaty podstawowej w przypadku rezygnacji z przejazdu w terminie poniżej 72 godzin przed planowym terminem jego realizacji bądź niewykorzystania przyznanej trasy (Rozporządzenie, § 16).

Składanie skarg i wniosków w zakresie praktyk dyskryminacyjnych przy udzielaniu dostępu do infrastruktury

Skargi - w jakim zakresie?

Przewoźnicy kolejowi mogą do Prezesa UTK składać skargi dotyczące:

- a) regulaminu dostępu do infrastruktury,
- b) przydzielania tras pociągów i opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej.

Krajowe przepisy prawa

W polskim systemie prawnym, kwestie rozpatrywania skarg składanych w UTK reguluje Ustawa z dnia 28 marca 2003 roku o transporcie kolejowym (tekst jednolity: Dz. U. 2007 r. Nr 16 poz. 94 z późn. zm.), w szczególności art. 13. Na podstawie przepisów tej ustawy została przygotowana w UTK Procedura rozpatrywania informacji z rynku i wniosków o wszczęcie postępowania administracyjnego związanych z art. 13 ust. 1 pkt 2-5 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2007 r. Nr 16, poz. 94 z późn. zm.) oraz skarg przewoźników kolejowych. Treść tego dokumentu jest dostępna na stronach internetowych Urzędu. Procedura jest regulowana także Ustawą z dnia 14 czerwca 1960 roku Kodeks Postępowania Administracyjnego (tekst jednolity: Dz. U. 2000 r. Nr 98 poz. 1071 z późn. zm.).

Rodzaje zażeń składane przez przewoźników

Przedsiębiorcy działający na rynku kolejowym mogą składać do UTK trzy rodzaje zażeń:

1. Skarga.
2. Informacja z rynku.
3. Wniosek o wszczęcie postępowania administracyjnego.

Skarga
Skarga to dokument podpisany przez osoby upoważnione do reprezentacji podmiotu, sporządzony przez przewoźnika kolejowego, dotyczący:

- regulaminu przydzielania tras pociągów i korzystania z przydzielonych tras pociągów przez licencjonowanych przewoźników,
- przydzielania tras pociągów i opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej.

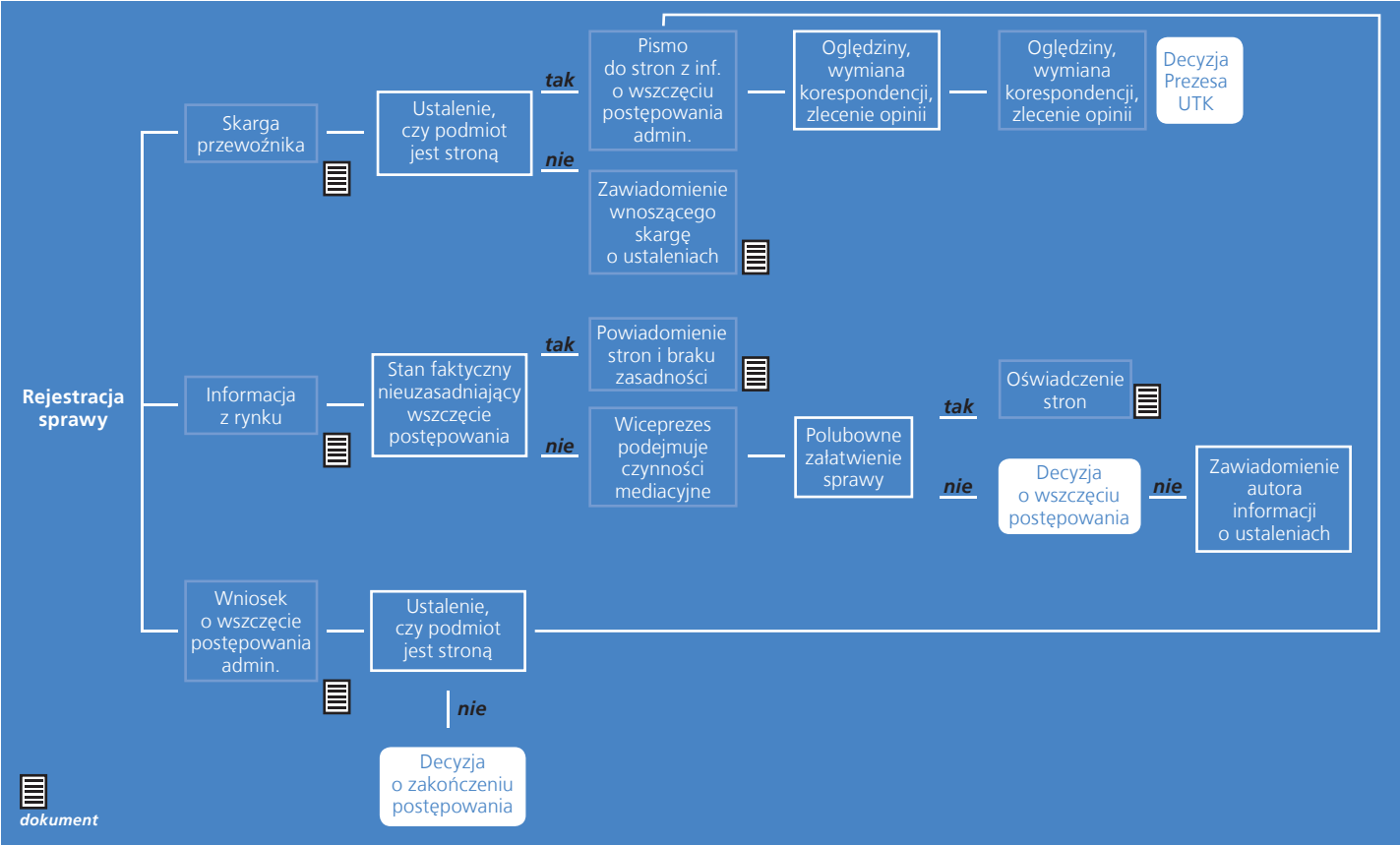
Informacja z rynku
Informacja z rynku to każda podjęta z urzędu informacja, jak i przesłany do urzędu dokument niepodpisany przez osoby upoważnione do reprezentacji podmiotu na zewnątrz, które dotyczą naruszenia:

- równości dostępu przewoźników do infrastruktury kolejowej,
- równego traktowania przez zarządców wszystkich przewoźników,
- poprawnego ustalania opłat podstawowych za korzystanie z infrastruktury kolejowej oraz opłat dodatkowych za świadczenie usług dodatkowych.

Wniosek o wszczęcie postępowania administracyjnego
Wniosek o wszczęcie postępowania administracyjnego to dokument podpisany przez osoby upoważnione do reprezentacji podmiotu na zewnątrz, dotyczący:

- zapewnienia równości dostępu przewoźników kolejowych do infrastruktury kolejowej,
- równoprawnego traktowania przewoźników kolejowych przez zarządców, w szczególności w zakresie rozpatrywania wniosków o udostępnienie tras pociągów i naliczania opłat,
- poprawności ustalania przez zarządcę opłat podstawowych za korzystanie z infrastruktury kolejowej oraz opłat dodatkowych za świadczenie usług dodatkowych,
- regulaminu przydzielania tras pociągów i korzystania z przydzielonych tras pociągów przez licencjonowanych przewoźników,
- przydzielania tras pociągów i opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej.

Schemat postępowań przed UTK



Zasadność i rozstrzygnięcia

Proces oceny zasadności wniesionego postępowania przed UTK		Możliwe ostateczne rozstrzygnięcia postępowań przed UTK
Skarga	Jeżeli wnoszący jest stroną postępowania, skarga traktowana jest jako wniosek o wszczęcie postępowania administracyjnego lub jest rozpatrywana w toku toczącego się postępowania, lub jest traktowana jako zażalenie od treści decyzji. W przeciwnym przypadku UTK zawiadamia wnoszącego skargę o odmownym załatwieniu skargi.	Jeżeli wnoszący nie jest stroną w rozumieniu Ustawy i KPA, UTK wysyła zawiadomienie do wnoszącego o odmownym załatwieniu skargi. W takim przypadku skarga jest traktowana jako informacja z rynku i podlega procedurze jej rozpatrywania. Jeżeli wnoszący jest stroną w rozumieniu Ustawy i KPA, a sprawa nie była i nie jest przedmiotem postępowania administracyjnego, skarga traktowana jest jako wniosek o wszczęcie postępowania administracyjnego. Jeżeli wnoszący jest stroną w rozumieniu Ustawy i KPA, a sprawa jest przedmiotem toczącego się postępowania administracyjnego, skarga rozpatrywana jest w toku toczącego się postępowania administracyjnego. Gdy wnoszący jest stroną w rozumieniu Ustawy i KPA, a sprawa była przedmiotem postępowania administracyjnego, w toku którego wydano decyzję ostateczną, skarga traktowana jest jako zażalenie od treści decyzji.
Informacja z rynku	W trakcie ustalania stanu faktycznego, Oddziały Terenowe UTK przeprowadzają kontrolę na wniosek Departamentu Regulacji Transportu Kolejowego UTK. Możliwa jest także wymiana korespondencji z podmiotami, których dotyczy ta informacja.	Jeśli na podstawie informacji z rynku UTK uzna, że stan faktyczny uzasadnia wszczęcie postępowania, rozpoczyna się postępowanie mediacyjne. Jeśli zostanie ono zakończone pozytywnie, przygotowywane są oświadczenia od stron zainteresowanych, w których zobowiązują się w określonym czasie do podjęcia czynności zapewniających przestrzeganie zasad wynikających z ustawy.

Proces oceny zasadności wniesionego postępowania przed UTK		Możliwe ostateczne rozstrzygnięcia postępowań przed UTK
Informacja z rynku		W przypadku, kiedy stronom nie uda się polubownie załatwić sprawy, Prezes UTK podejmuje decyzję o wszczęciu lub nie wszczynaniu postępowania administracyjnego. Jeśli zapadnie decyzja o nie wszczynaniu postępowania administracyjnego, do wnoszącego wysyłana jest informacja o dotychczasowych ustaleniach oraz podstawach prawnych i faktycznych nie wszczęcia postępowania administracyjnego. W przeciwnej sytuacji Prezes UTK podpisuje dokumenty wszczynające postępowanie administracyjne, a następnie prowadzi sprawę zgodnie z procedurą rozpatrywania wniosków o wszczęcie postępowania administracyjnego. W przypadku negatywnego rozpatrzenia informacji z rynku, UTK wysyła informację dla wnoszącego o podjętych czynnościach oraz o fakcie nienaruszenia zasad, których dotyczyła informacja z rynku.
Wniosek o wszczęcie postępowania administracyjnego	W trakcie postępowania administracyjnego Prezes UTK i pisemnie upoważnione przez niego osoby mają prawo wstępu na obszar kolejowy i na bocznicę kolejowe oraz do pomieszczeń związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz do pojazdów kolejowych (art. 15 pkt 1), celem dokonania oględzin. Możliwa też jest wymiana korespondencji z podmiotami, których dotyczy wniosek. UTK może także zlecić wydanie opinii podmiotom zewnętrznym. Przed wydaniem decyzji administracyjnej informuje się strony o możliwości wypowiedzenia się co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań.	Jeżeli wnoszący nie jest stroną w rozumieniu Ustawy i KPA, Prezes UTK podejmuje decyzję administracyjną o odmowie wszczęcia postępowania administracyjnego. Jeżeli wnoszący jest stroną w rozumieniu Ustawy i KPA, Prezes UTK podejmuje decyzję administracyjną w sprawie. Jeżeli Prezes UTK uzna, że strona zarządzająca infrastrukturą kolejową, nie zapewniła przewoźnikom kolejowym równego dostępu do infrastruktury kolejowej bądź niepoprawnie obliczyła opłatę podstawową, dokonywane są czynności, zmierzające do nałożenia kary grzywny.

Uwaga: Należy mieć na względzie, że kary grzywny nakładane przez Prezesa UTK mogą wynieść do 2% obrotu lub do 300% wynagrodzenia miesięcznego – nakładane na kadrę managerską przewoźnika i zarządcy.

Dodatkowe informacje

Dodatkowe informacje można uzyskać w Departamencie Regulacji Transportu Kolejowego UTK, tel. +48 22 630 18 40.

Ochrona przed nadużyciami konkurencji

Przewoźnicy kolejowi mogą również liczyć, iż nadużycia konkurencji na rynku będą stanowiły przedmiot uwagi organu antymonopolowego, którego rolę pełni w Polsce **Prezes Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów**.

Europejskie przepisy prawa	Krajowe przepisy prawa
Europejskie regulacje dotyczące ochrony przed nadużyciami konkurencji w krajach Unii Europejskiej wynikają z zapisów Traktatu Wspólnot Europejskich – w szczególności artykułów 81 i 82 Traktatu.	Podstawowym przepisem odnoszącym się do tego zagadnienia jest Ustawa z dnia 16 lutego 2007 roku o ochronie konkurencji i konsumentów (Dz. U. Nr 50 poz. 331 z późn. zm.). Jakkolwiek zgodnie z tymi przepisami, przewoźnik (tak, jak i każdy inny przedsiębiorca) nie może składać wniosków o wszczęcie postępowania administracyjnego, to może przekazać Prezesowi UOKiK informacje na temat naruszeń konkurencji. Prezes UOKiK prowadzi postępowania w tym zakresie z urzędu.

Czego dotyczą postępowania z zakresu ochrony konkurencji?

Postępowania z zakresu ochrony konkurencji dotyczą przedsiębiorstw posiadających zdecydowaną przewagę na rynku podejmujących działania, które zmierzają do wyeliminowania konkurentów lub nieuczciwego traktowania konsumentów i kontrahentów w efekcie niszcząc konkurencję na danym rynku. Rolą Prezesa UOKiK jest przeciwdziałanie takim zachowaniom. W tym celu organ antymonopolowy wszczyna z urzędu postępowania wyjaśniające i antymonopolowe.

Ustawa o ochronie konkurencji i konsumentów wyróżnia dwa rodzaje praktyk ograniczających konkurencję: nadużywanie pozycji dominującej oraz zawieranie porozumień ograniczających konkurencję.

Nadużywanie pozycji dominującej

Pojęcie pozycji dominującej, której nadużycie może skutkować ograniczeniem konkurencji, jest wprowadzone w Ustawie z dnia 16 lutego 2007 roku o ochronie konkurencji i konsumentów (Dz. U. Nr 50 poz. 331 z późn. zm.) w art. 4 pkt 10. Zgodnie z tym przepisem, przedsiębiorca posiada pozycję dominującą na rynku właściwym, jeżeli ma możliwość działania w znacznym zakresie niezależnie od konkurentów, kontrahentów i konsumentów. Ustawa wskazuje, iż domniemywa się, że pozycja dominująca istnieje, gdy przedsiębiorca posiada udział w rynku właściwym przekraczający 40%. Należy zaznaczyć, że, zgodnie z treścią art. 9 ust. 1, nie jest niedozwolone posiadanie pozycji dominującej, ale jej nadużywanie.

Nadużywanie pozycji dominującej może przykładowo polegać na:

- bezpośrednim lub pośrednim narzucaniu nieuczciwych cen, w tym cen nadmiernie wygórowanych albo rażąco niskich, lub innych warunków zakupu albo sprzedaży towarów,
- stosowaniu w podobnych umowach z osobami trzecimi uciążliwych lub niejednorodnych warunków umów, stwarzających im różnicowane warunki konkurencji,
- narzucaniu przez przedsiębiorcę uciążliwych warunków umów, przynoszących mu nieuzasadnione korzyści,
- przeciwdziałaniu ukształtowaniu się warunków niezbędnych do powstania bądź rozwoju konkurencji.

Należy pamiętać, że pozycja dominująca może być nadużyta poprzez działania jednego lub kilku przedsiębiorców.

Niedozwolone porozumienia

Zakaz zawierania porozumień ograniczających konkurencję na rynku właściwym został wprowadzony w art. 6 ustawy antymonopolowej. Regulacja ta dotyczy porozumień, których celem lub skutkiem jest wyeliminowanie, ograniczenie lub naruszenie w inny sposób konkurencji na rynku właściwym. Prezes UOKiK w swoich decyzjach nie jest zmuszony dodatkowo dochodzić tego, czy dane porozumienie miało na celu ograniczenie lub wyeliminowanie konkurencji, natomiast analizuje, czy w wyniku badanego porozumienia została zaburzona konkurencja na rynku właściwym. W przypadkach, gdy wiadomym jest, że porozumienie miało na celu ograniczenie konkurencji, przy stwierdzeniu naruszenia prawa antymonopolowego nieistotne jest, czy cel ten został osiągnięty.

Katalog sprzecznych z prawem porozumień ma charakter otwarty. Między innymi Ustawodawca zalicza do nich:

- zmwę cenową,
- zmwę przetargową,
- porozumienia dotyczące:
 - podziału rynków zakupu lub zbytu,
 - stosowania uciążliwych lub niejednorodnych warunków umów, stwarzających kontrahentom różnicowane warunki konkurencji,
 - ograniczania dostępu do rynku lub eliminowanie z rynku przedsiębiorców spoza porozumienia.

Jakie są konsekwencje niedozwolonych praktyk?

W celu stwierdzenia, bądź nie, jednej ze wspomnianych praktyk przez określonego przedsiębiorcę (przedsiębiorców) na rynku Prezes UOKiK prowadzi postępowanie administracyjne, które w przypadku wydania decyzji stwierdzającej stosowanie którejś z wymienionych powyżej praktyk może skutkować nałożeniem na przedsiębiorcę (przedsiębiorców) **kary do wysokości 10% rocznego obrotu**. Dlatego też istotne jest, aby przewoźnicy (jak również inni przedsiębiorcy funkcjonujący na rynku) zgłaszali ewentualne nadużycia omówione powyżej do Prezesa UOKiK.

Dodatkowe informacje	Dodatkowe informacje można uzyskać w Departamencie Ochrony Konkurencji Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów (tel. +48 22 55 60 299).
-----------------------------	--



III. Jak funkcjonować na rynku kolejowym? Obowiązki podmiotów działających na rynku

Obowiązek sprawozdawczości regulacyjnej

Do zadań Prezesa UTK w zakresie regulacji transportu kolejowego należy zbieranie i analizowanie informacji dotyczących rynku przewozów kolejowych. **Przedsiębiorcy działający na rynku kolejowym zobowiązani są do składania odpowiednich sprawozdań Prezesowi UTK.** Zarządca lub przewoźnik kolejowy, który nie udzielił informacji może podlegać karze pieniężnej.

Europejskie przepisy prawa	Krajowe przepisy prawa
Kwestie sprawozdawczości przedsiębiorstw kolejowych na poziomie europejskim regulują poniższe akty prawne: - Dyrektywa Rady 80/1177 w sprawie raportów statystycznych dotyczących kolejowego transportu dóbr, jako części statystyk regionalnych - Rozporządzenie KE 1192/2003 zmieniające rozporządzenie 91/2003 Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie statystyki transportu kolejowego	W polskim systemie prawnym, kwestie sprawozdawczości przedsiębiorców kolejowych reguluje Ustawa z dnia 28 marca 2003 roku o transporcie kolejowym (tekst jednolity: Dz. U. 2007 r. Nr 16 poz. 94 z późn. zm.), w szczególności artykuł 13. Ponadto, procedury w tym zakresie regulowane są Ustawą z dnia 14 czerwca 1960 roku Kodeks Postępowania Administracyjnego (tekst jednolity: Dz. U. 2000 r. Nr 98 poz. 1071 z późn. zm.), zwaną dalej KPA.

Jakie informacje muszą składać przedsiębiorcy kolejowi?

Zakres przedstawianych przez przedsiębiorców kolejowych danych, zależy od typu przedsiębiorcy kolejowego (licencjonowany przewoźnik rzeczy, licencjonowany przewoźnik osób, licencjonowany podmiot udostępniający pojazdy trakcyjne, zarządca infrastruktury, kolej wąskotorowa). Wymagane druki do wypełnienia zamieszczone są na stronie internetowej UTK w wersji elektronicznej (arkusz Excel).

Jak często należy składać informacje do UTK?

Sprawozdania, w zależności od typu, składa się miesięcznie, kwartalnie i rocznie. Dane miesięczne składa się do dziesiątego dnia po miesiącu sprawozdawczym. Dane kwortalne składa się do trzydziestu dni po kwartale sprawozdawczym, natomiast dane roczne – do 15 lutego za poprzedni rok.

- W przypadku danych dotyczących:
- taboru trakcyjnego i wagonowego,
 - ilości zatrudnionych osób,
 - długości linii kolejowych,
 - długości torów, bocznic i stacji,
 - budowli i urządzeń,
 - parametrów technicznych linii,
- Informacje należy przedstawić zgodnie ze stanem na dzień 31 grudnia danego roku sprawozdawczego.

Jakie definicje terminów sprawozdawczych należy stosować?

- Sprawozdania składane przez przedsiębiorców zawierają terminy, które mogą być różnie rozumiane. Zatem, aby poprawnie rozumieć terminy używane w sprawozdaniach należy oprzeć się na definicjach i określeniach użytych w:
- Ustawie z dnia 28 marca 2003 roku o transporcie kolejowym (tekst jednolity: Dz. U. 2007 r. Nr 16 poz. 94 z późn. zm.) oraz w przepisach wykonawczych do tej ustawy
 - Rozporządzeniu Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 10 września 1998 r. w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 151 poz. 987)
 - Aktualnie obowiązujących w Grupie PKP przepisach dotyczących ruchu kolejowego i przewozów kolejowych
 - Sprawozdawczości Głównego Urzędu Statystycznego.

Gdzie należy składać informacje sprawozdawcze?

Druki sprawozdawcze **podpisane wyłącznie przez osobę upoważnioną do składania oświadczeń w imieniu firmy** należy przesłać na adres UTK, adresując je do Wydziału Analiz i Monitoringu Rynku Transportu Kolejowego w Departamencie Regulacji Transportu Kolejowego.

Dodatkowo, druki sprawozdawcze w formie elektronicznej należy przesłać na adres poczty elektronicznej: tet1@utk.gov.pl.

Dodatkowe informacje	Dodatkowe informacje na temat sprawozdawczości przedsiębiorców kolejowych można uzyskać w Wydziale Analiz i Monitoringu Rynku Transportu Kolejowego Departamentu Regulacji Transportu Kolejowego UTK (tel. +48 22 630 18 44).
-----------------------------	---

Spełnianie standardów bezpieczeństwa

Przygotowywanie Raportów w sprawie stanu bezpieczeństwa

Zgodnie z obowiązkami wynikającymi z implementacji prawa Unii Europejskiej do prawa polskiego, przewoźnicy kolejowi oraz zarządcy infrastruktury zobowiązani są corocznie przekazywać Prezesowi UTK Raporty w sprawie stanu bezpieczeństwa.

Europejskie przepisy prawa	Krajowe przepisy prawa
Obowiązek przygotowania Raportów w sprawie stanu bezpieczeństwa reguluje Dyrektywa 2004/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie bezpieczeństwa kolei wspólnotowych oraz zmieniająca dyrektywę Rady 95/18/WE w sprawie przyznawania licencji przedsiębiorstwom kolejowym, oraz dyrektywę 2001/14/WE w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej oraz certyfikację w zakresie bezpieczeństwa.	W polskim systemie prawnym, zasady przygotowania Raportów w sprawie stanu bezpieczeństwa reguluje Ustawa z dnia 28 marca 2003 roku o transporcie kolejowym (tekst jednolity: Dz. U. 2007 r. Nr 16 poz. 94 z późn. zm.), w szczególności art. 17a. Ponadto, procedury w tym zakresie regulowane są Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 19 grudnia 2007 roku w sprawie informacji o wspólnych wskaźnikach bezpieczeństwa (CSI) (Dz. U. Nr 247 poz. 1830) oraz Ustawa z dnia 31 marca 2004 r. o przewozie koleją towarów niebezpiecznych (Dz.U. Nr 97 poz. 962).

Kto jest zobowiązany przygotowywać raporty?

Zarządcy i przewoźnicy kolejowi przedstawiają corocznie, w terminie do końca drugiego kwartału, Prezesowi UTK raporty w sprawie bezpieczeństwa za poprzedni rok kalendarzowy (art. 17a ust. 4).

Jak powinien wyglądać raport?

- Raporty w sprawie bezpieczeństwa powinny zawierać:
- informacje dotyczące spełniania wewnętrznych wymagań bezpieczeństwa oraz realizacji planów bezpieczeństwa,
 - przedstawienie realizacji krajowych wskaźników bezpieczeństwa i wspólnych wskaźników bezpieczeństwa (CSI) w zakresie prowadzonej działalności,
 - zauważone nieprawidłowości i wnioski związane z eksploatacją kolei,
 - wyniki wewnętrznych audytów bezpieczeństwa (art. 17a ust. 5).

Informacje na temat wspólnych wskaźników bezpieczeństwa są zawarte w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 19 grudnia 2007 roku w sprawie informacji o wspólnych wskaźnikach bezpieczeństwa (CSI) (Dz. U. Nr 247 poz. 1830).

Gdzie i kiedy składa się raport?

Raport należy składać do Prezesa UTK w terminie do 30 czerwca za rok poprzedni, przesyłając go pocztą lub doręczając osobiście do siedziby UTK.

Dodatkowe informacje	Dodatkowe informacje na temat przygotowania Raportów w sprawie stanu bezpieczeństwa można uzyskać w Wydziale ds. Zarządzania Bezpieczeństwem Ruchu Departamentu Nadzoru Eksploatacyjnego i Bezpieczeństwa Ruchu UTK (numer telefonu do sekretariatu Departamentu +48 22 630 19 47).
-----------------------------	---

Stwierdzanie kwalifikacji pracowników zatrudnionych na stanowiskach związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego

Pracownicy przedsiębiorstw działających na rynku kolejowym obowiązani są wykazać się określonymi kwalifikacjami, aby mogli zostać zatrudnieni na stanowiskach związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego.

Europejskie przepisy prawa	Krajowe przepisy prawa
Zasady stwierdzania kwalifikacji pracowników zatrudnionych na stanowiskach związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego są uregulowane w Unii Europejskiej niniejszymi aktami prawnymi: - Dyrektywa 2004/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie bezpieczeństwa kolei wspólnotowych oraz zmieniająca dyrektywę Rady 95/18/WE w sprawie przyznawania licencji przedsiębiorstwom kolejowym, oraz dyrektywę 2001/14/WE w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej oraz certyfikację w zakresie bezpieczeństwa - Dyrektywa 2001/16/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych	- Dyrektywa 2007/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie przyznania uprawnień maszynistom prowadzącym lokomotywy i pociągi w obrębie systemu kolejowego Wspólnoty
	Krajowe przepisy prawa
	W polskim systemie prawnym, zasady potwierdzania kwalifikacji pracowników zatrudnionych na stanowiskach związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego reguluje Ustawa z dnia 28 marca 2003 roku o transporcie kolejowym ((tekst jednolity: Dz. U. 2007 r. Nr 16 poz. 94 z późn. zm.), w szczególności art. 22. Ponadto, procedury w tym zakresie regulowane są Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 16 sierpnia 2004 r. w sprawie wykazu stanowisk bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego i warunków, jakie powinny spełniać osoby zatrudnione na tych stanowiskach oraz prowadzący pojazdy kolejowe (Dz. U. Nr 212 poz. 2152 z późn. zm.).

Wzór prawa jazdy kierowania pojazdem kolejowym

..... (przeładunek) PRAWO KIEROWANIA POJAZDEM KOLEJOWYM	Na podstawie egzaminu kwalifikacyjnego złożonego w dniu r.
Seria Nr (właściciel, który posiada pojazd)	na (wymiaru i rodzaju kierunku) (świadectwo nr z dnia r.) oraz zaliczonej jazdy próbnej w dniu r. uzyskał prawo samodzielnego kierowania
..... (miejscowość) Pan Imię (nazwisko) (stan) ur. (data urodzenia)	 (wymiaru i rodzaju pojazdu szynowego) (miejscowość) dnia r. Symbol druku i rodzaju naciśnięcia (zawieszka i podpis wydającego)

Kto jest zobowiązany stwierdzać kwalifikacje pracowników?

Pracownicy zatrudnieni na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego powinni spełniać warunki określone w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 16 sierpnia 2004 r. w sprawie wykazu stanowisk bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego i warunków, jakie powinny spełniać osoby zatrudnione na tych stanowiskach oraz prowadzący pojazdy kolejowe (Dz. U. Nr 212 poz. 2152 z późn. zm.). Są oni także obowiązani do posiadania i okazywania właściwemu uprawnionemu organowi dokumentu uprawniającego do wykonywania tych czynności. **Obowiązek dopilnowania spełnienia tych warunków spoczywa na pracodawcy.**

Jakie obowiązki zostały nałożone na pracodawców?

Na pracodawców zostały nałożone poniższe obowiązki:

- Pracodawca organizuje przygotowanie zawodowe w celu uzyskania kwalifikacji wymaganych na poszczególne stanowiska pracy (§ 6 ust. 1 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 16 sierpnia 2004 r. w sprawie wykazu stanowisk bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego i warunków, jakie powinny spełniać osoby zatrudnione na tych stanowiskach oraz prowadzący pojazdy kolejowe (Dz. U. Nr 212 poz. 2152 z późn. zm.));
- Pracodawca składa wniosek do dyrektora Oddziału Terenowego UTK o powołanie i odwołanie przewodniczącego i członków komisji egzaminacyjnej stwierdzającej kwalifikacje pracowników. Obsługę administracyjną komisji egzaminacyjnej zapewnia pracodawca (§ 10 ust. 2 – § 10 ust. 4 Rozporządzenia);
- Pracodawca składa wniosek o przeprowadzenie egzaminu kwalifikacyjnego na stanowisko pracy w jednostce organizacyjnej pracodawcy, przy którym została powołana komisja egzaminacyjna (§ 11 ust. 1 – § 11 ust. 2 Rozporządzenia);
- Pracodawca prowadzi rejestr przeprowadzonych egzaminów oraz zapewnia przechowywanie dokumentacji przeprowadzonych egzaminów (§ 19 ust. 5 Rozporządzenia);
- Pracodawca, na podstawie świadectwa złożenia egzaminu kwalifikacyjnego oraz zaliczonej jazdy próbnej, wydaje dla prowadzących pojazdy kolejowe prawo kierowania pojazdem kolejowym lub pociągiem metra. Z tą chwilą prawo kierowania pojazdem kolejowym lub pociągiem metra staje się własnością pracownika. Pracodawca prowadzi rejestr wydanych praw kierowania pojazdami kolejowymi (§ 20 ust. 1 – § 20 ust. 2 Rozporządzenia);
- Pracodawca obowiązany jest dokonać autoryzacji dla pracowników zatrudnionych na stanowiskach, o których mowa w załącznikach nr 1 i 2 do Rozporządzenia (§ 21 ust. 1 Rozporządzenia);

Wzór prawa jazdy kierowania pociągami metra

Na podstawie złożonego egzaminu w dniu: świadcstwo nr: oraz zaliczonej jazdy próbnej UZYSKAŁ PRAWO SAMODZIELNEGO KIEROWANIA POCIĄGIEM METRA pieczęć Warszawa, dn.:	METRO WARSZAWSKE Sp z o.o. Warszawa ul. Wilczy Dół 5  PRAWO KIEROWANIA POCIĄGIEM METRA Nr (podpis posiadacza) (imię i nazwisko) (data i miejsce urodzenia)
---	---

- Pracodawca wydaje pracownikom zatrudnionym na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego, innym niż prowadzący pojazdy kolejowe, dokument uprawniający do wykonywania tych czynności. Z tą chwilą ten dokument staje się własnością pracownika. Pracodawca prowadzi rejestr wydanych dokumentów (§ 22 ust. 1 – § 22 ust. 2 Rozporządzenia);
- Pracodawca organizuje doskonalenie zawodowe i egzaminy okresowe pracowników zatrudnionych na stanowiskach pracy, o których mowa w załącznikach nr 1 i 2 do Rozporządzenia nie rzadziej niż raz na 4 lata (§ 23 ust. 1 Rozporządzenia). Jeżeli pracodawca nie ma warunków do organizowania doskonalenia zawodowego pracowników lub przeprowadzania egzaminów okresowych, obowiązany jest skierować w tym celu pracownika do innego pracodawcy lub wyspecjalizowanej jednostki szkoleniowej (§ 24 Rozporządzenia);
- Pracodawca składa wniosek o przeprowadzenie egzaminu weryfikacyjnego² na stanowisko pracy w jednostce organizacyjnej pracodawcy, przy którym została powołana komisja egzaminacyjna (§ 25 ust. 1-5 Rozporządzenia);
- Pracodawca prowadzi rejestr egzaminów kwalifikacyjnych, weryfikacyjnych i okresowych (§ 26 Rozporządzenia).

Wysokość opłat związanych ze stwierdzeniem kwalifikacji pracowników nie może przekraczać kwoty 84,90 zł, która jest waloryzowana w każdym roku średniorocznym wskaźnikiem cen towarów i usług konsumpcyjnych ogółem, ustalonym w ustawie budżetowej (art. 22 ust. 3).

Jakie badania lekarskie pracowników są wymagane i kto je przeprowadza?

Wymogi dotyczące przeprowadzania badań lekarskich pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego określa Załącznik Nr 9 do Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 16 sierpnia 2004 r. w sprawie wykazu stanowisk bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego i warunków, jakie powinny spełniać osoby zatrudnione na tych stanowiskach oraz prowadzący pojazdy kolejowe (Dz. U. Nr 212 poz. 2152 z późn. zm.).

Ocenę zdolności fizycznych i psychicznych do pracy ustala się po przeprowadzeniu badań profilaktycznych lekarskich i psychologicznych, obejmujących:

- badanie ogólne stanu zdrowia przeprowadzone przez uprawnionego lekarza,
- badania specjalistyczne i pomocnicze, zlecone przez uprawnionego lekarza, w tym obowiązkowe badanie okulistyczne i laryngologiczne,
- badanie psychologiczne.

Profilaktyczne badania lekarskie dzielą się na:

- wstępne,
- okresowe,
- kontrolne.

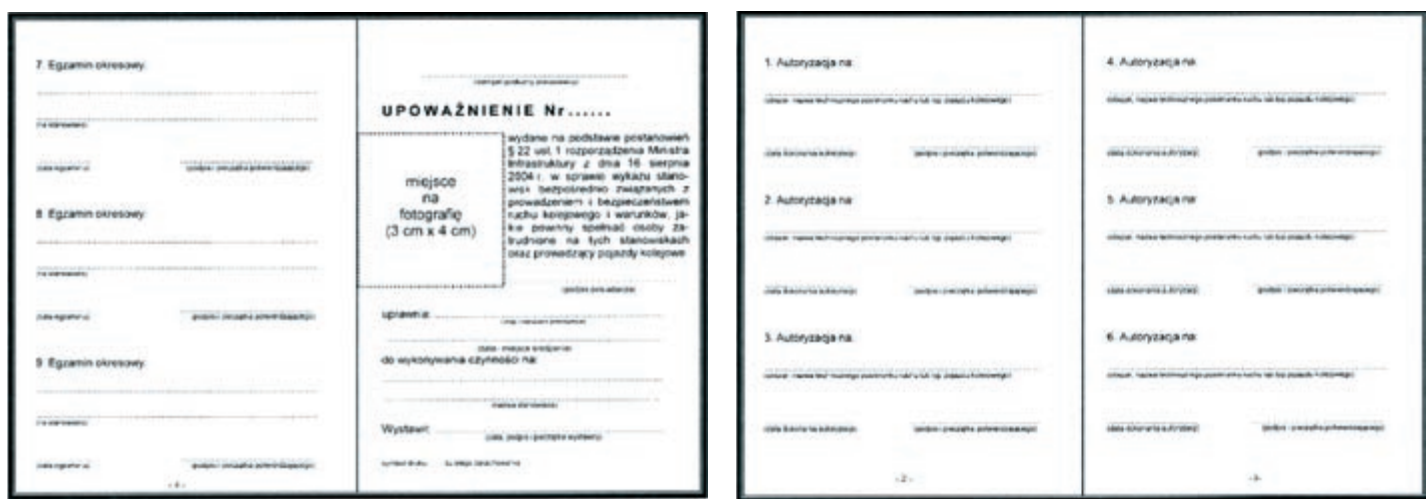
Badania profilaktyczne pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz prowadzących pojazdy kolejowe wykonuje się na podstawie skierowania wydanego przez pracodawcę.

Jednostkami uprawnionymi do oceny zdolności fizycznych i psychicznych pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego, w tym prowadzących pojazdy kolejowe, są jednostki będące komórkami organizacyjnymi Kolejowego Zakładu Medycyny Pracy i Centrum Naukowego Medycyny Kolejowej.

W wyniku badania lekarskiego (badania ogólnego stanu zdrowia, badań specjalistycznych i pomocniczych) oraz badania psychologicznego uprawniony lekarz wydaje orzeczenie stwierdzające brak przeciwwskazań zdrowotnych do pracy na określonym stanowisku pracy lub istnienie takich przeciwwskazań.

Nowe wymagania wdrożone Dyrektywą 2007/59/WE	Wdrożenie do prawa krajowego Dyrektywy 2007/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie przyznania uprawnień maszynistom prowadzącym lokomotywy i pociągi w obrębie systemu kolejowego Wspólnoty, które nastąpi najpóźniej 4 grudnia 2009 roku spowoduje wprowadzenie nowych obowiązków dotyczących szkolenia i egzaminowania maszynistów. Wprowadzone zostaną nowe dokumenty potwierdzające uprawnienia maszynistów (licencja oraz świadectwo).
---	--

Wzór Upoważnienia do wykonywania czynności na stanowiskach bezpośrednio związanych z bezpieczeństwem i prowadzeniem ruchu kolejowego



Dodatkowe informacje	Dodatkowe informacje na temat stwierdzania kwalifikacji pracowników zatrudnionych na stanowiskach związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego można uzyskać w Departamencie Nadzoru Eksploatacyjnego i Bezpieczeństwa Ruchu UTK (numer telefonu do sekretariatu Departamentu +48 22 630 19 47).
-----------------------------	--

² Egzamin weryfikacyjny jest praktycznym i teoretycznym (pisemnym i ustnym) sprawdzeniem wiadomości i umiejętności pracownika, który posiadając odpowiedni zdany egzamin kwalifikacyjny, ubiega się o dopuszczenie do pracy na stanowisko maszynisty zakładowego lub o ponowne dopuszczenie do pracy na stanowisko, o którym mowa w załącznikach nr 1 i 2 do Rozporządzenia.

Przechowywanie odpowiednich dokumentów w pociągu

Na przewoźnikach kolejowych spoczywa obowiązek przechowywania odpowiednich dokumentów w pociągu potwierdzających, iż spełniają oni wszystkie wymogi bezpieczeństwa określone w przepisach.

Krajowe przepisy prawa

W polskim systemie prawnym, kwestie przechowywania odpowiednich dokumentów w pociągu reguluje Ustawa z dnia 28 marca 2003 roku o transporcie kolejowym (tekst jednolity: Dz. U. 2007 r. Nr 16 poz. 94 z późn. zm.), w szczególności art. 13. Ponadto, procedury w tym zakresie regulowane są Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 2 listopada 2006 roku w sprawie dokumentów, które powinny znajdować się w pojeździe kolejowym (Dz. U. 2007 r. Nr 9 poz. 63).

Jakie dokumenty powinny znajdować się w pociągu?

W pociągu powinny znajdować się następujące dokumenty:

- świadectwo sprawności technicznej pojazdu kolejowego,
- karta próby hamulca i urządzeń pneumatycznych,
- wykaz pojazdów kolejowych w składzie pociągu,
- książka pokładowa wagonu - w wagonie pasażerskim i typu pasażerskiego.

Prezes UTK może dokonywać kontroli spełniania przez zarządców, przewoźników kolejowych oraz użytkowników bocznic kolejowych obowiązków w zakresie bezpieczeństwa transportu kolejowego, a w szczególności dokumentów, które powinny znajdować się w pojeździe kolejowym będącym w ruchu (art. 13 ust. 2 pkt 3 lit. b).

Dodatkowe informacje	Dodatkowe informacje dotyczące obowiązku przechowywania odpowiednich dokumentów w pojeździe kolejowym można uzyskać w Departamencie Nadzoru Eksploatacyjnego i Bezpieczeństwa Ruchu UTK (numer telefonu do sekretariatu Departamentu +48 22 630 19 47).
-----------------------------	---

Kontrole i nakładanie kar za naruszenia kwestii bezpieczeństwa

Na przewoźnikach kolejowych spoczywa obowiązek przechowywania odpowiednich dokumentów w pociągu potwierdzających, iż spełniają oni wszystkie wymogi bezpieczeństwa określone w przepisach.

Europejskie przepisy prawa	Krajowe przepisy prawa
Zasady kontroli i nakładania kar za naruszenia związane z bezpieczeństwem kolejowym w Unii Europejskiej są uregulowane Dyrektywą 2004/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie bezpieczeństwa kolei wspólnotowych oraz zmieniająca dyrektywę Rady 95/18/WE w sprawie przyznawania licencji przedsiębiorstwom kolejowym, oraz dyrektywę 2001/14/WE w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej oraz certyfikację w zakresie bezpieczeństwa.	W polskim systemie prawnym, zasady kontroli i nakładania kar za naruszenia związane z bezpieczeństwem kolejowym reguluje Ustawa z dnia 28 marca 2003 roku o transporcie kolejowym (tekst jednolity: Dz. U. 2007 r. Nr 16 poz. 94 z późn. zm.), w szczególności art. 13-14 oraz art. 65-66. Ponadto, procedury w tym zakresie regulowane są: - Ustawą z dnia 31 marca 2004 r. o przewozie koleją towarów niebezpiecznych (Dz. U. 2004 r. Nr 97 poz. 962 z późn. zm.) - Rozporządzeniem Ministra Transportu z dnia 12 marca 2007 roku w sprawie trybu wykonywania kontroli przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego (Dz. U. Nr 57 poz. 388) - Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 29 lutego 2008 roku w sprawie czynności wykonywanych przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, za które pobierane są opłaty, oraz wysokości tych opłat i trybu ich pobierania (Dz. U. Nr 47 poz. 276)

Kiedy i w jaki sposób wykonywane są kontrole związane z bezpieczeństwem?

Prezes UTK może wykonywać, w zakresie nadzoru technicznego nad eksploatacją linii kolejowych i bezpieczeństwem ruchu kolejowego, poniżej wymienione kontrole (art. 13 ust. 2 pkt 1a, pkt 3 lit. a), b), c), d), pkt 4, pkt 5):

- kontrola spełniania warunków i wymagań zawartych w autoryzacjach bezpieczeństwa, certyfikatach bezpieczeństwa i świadectwach bezpieczeństwa oraz kontrola zgodności działania zarządców i przewoźników kolejowych z przepisami prawa wspólnotowego i prawa krajowego w zakresie bezpieczeństwa,
- kontrola spełniania przez zarządców, przewoźników oraz użytkowników bocznic obowiązków w zakresie bezpieczeństwa transportu kolejowego, a w szczególności:
 - zasad prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji, o których mowa w art. 17 ust. 7,
 - warunków technicznych eksploatacji pojazdów kolejowych, o których mowa w art. 20, w tym ważności świadectw sprawności technicznej, o których mowa w art. 24 i dokumentów, które powinny znajdować się w pojeździe kolejowym będącym w ruchu, o których mowa w art. 25,
 - warunków, jakie powinni spełniać zatrudnieni na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu na liniach kolejowych oraz prowadzący pojazdy kolejowe, o których mowa w art. 22,
 - zasad uzyskiwania uprawnień i wykonywania obowiązków doradcy do spraw bezpieczeństwa przewozu towarów niebezpiecznych koleją, o których mowa w Ustawie z dnia 31 marca 2004 r. o przewozie koleją towarów niebezpiecznych (Dz. U. 2004 r. Nr 97 poz. 962 z późn. zm.),
- nadzór nad zachowaniem zasad bezpieczeństwa w transporcie kolejowym oraz prawidłowym utrzymaniem i eksploatacją linii kolejowych oraz bocznic kolejowych,
- nadzór nad bezpieczeństwem przewozu koleją towarów niebezpiecznych.

Jak wygląda proces kontroli?

Informacje na temat procesu przeprowadzania kontroli zostały ujęte w oddzielnej procedurze „Kontrole przedsiębiorców” zamieszczonej w niniejszym opracowaniu.

Co może być wynikiem kontroli?

Wynikiem kontroli przez Prezesa UTK mogą być **decyzje lub postanowienia**, których celem jest usunięcie stwierdzonej nieprawidłowości. W przypadku stwierdzenia naruszenia przepisów, decyzji lub postanowień z zakresu kolejnictwa Prezes UTK wydaje decyzję określającą zakres naruszenia oraz termin usunięcia nieprawidłowości (art. 13 ust. 4 i 6).

Prezes UTK w drodze decyzji (art. 14 ust. 2):

- może wstrzymać ruch kolejowy lub wprowadzić jego ograniczenia na linii kolejowej lub jej odcinku albo na bocznicy kolejowej w razie stwierdzenia zagrożenia bezpieczeństwa ruchu kolejowego lub bezpieczeństwa przewozu osób i rzeczy,
- może wyłączyć z eksploatacji pojazd kolejowy lub ograniczyć jego eksploatację, gdy nie spełnia on wymagań określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 20, art. 23 ust. 4 pkt 1 i art. 24 ust. 5.

Należy podkreślić, iż powyższe decyzje Prezesa UTK podlegają natychmiastowej wykonalności.

Kontrole przedsiębiorców

Czy Prezes UTK może nakładać kary pieniężne?

Karze pieniężnej podlega:

- zarządca lub przewoźnik kolejowy, który:
 - nieterminowo przedkłada Prezesowi UTK raporty w sprawie bezpieczeństwa,
 - nie zgłosił Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych informacji o zaistniałym poważnym wypadku lub incydencie,
 - utrudnia pracę Komisji;
 - zarządca, przewoźnik kolejowy lub użytkownik bocznic kolejowej, który:
 - prowadzi działalność bez dokumentu uprawniającego, czyli certyfikatu, autoryzacji lub świadectwa bezpieczeństwa,
 - uniemożliwia szkolenie lub dostęp do zaplecza szkoleniowego pracownikom innego przewoźnika kolejowego, zarządcy infrastruktury lub użytkownika bocznic kolejowej (art. 66 ust. 1).
- Grzywnie podlega również przedsiębiorca, który:
- wykonuje przewóz koleją towarów niebezpiecznych, które nie są dopuszczone do międzynarodowego przewozu,
 - wbrew zakazowi lub ograniczeniu przewozu koleją określonych towarów niebezpiecznych na danych obszarach kolejowych wykonuje przewóz koleją tych towarów,
 - będąc do tego zobowiązanym, nie wyznacza doradcy,
 - będąc doradcą, nie wypełnia obowiązków określonych w art. 31 ust. 1 pkt 3 i 4 Ustawy o przewozie koleją towarów niebezpiecznych.

Kara pieniężna może wynosić do **2% rocznego przychodu przedsiębiorcy**, przy czym Prezes UTK może odstąpić od nałożenia tej kary, jeżeli skutki naruszenia przez przedsiębiorcę zostały przez niego usunięte w terminie określonym w decyzji. Niezależnie od kary pieniężnej Prezes UTK może nałożyć karę pieniężną na kierownika zarządcy i przewoźnika kolejowego, z tym że kara ta może być wymierzona w kwocie nie większej niż 300% jego wynagrodzenia miesięcznego (art. 66 ust. 1 pkt 2 lit. b) oraz art. 66 ust. 2 i 3).

Czy czynności kontrolne są płatne?

Przedsiębiorcy ponoszą koszt wykonywania kontroli, jeżeli polegają one na wykonywaniu specjalistycznych badań i pomiarów przez Prezesa UTK. Wysokość opłat za czynności związane z kontrolą określa Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 29 lutego 2008 roku w sprawie czynności wykonywanych przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, za które pobierane są opłaty, oraz wysokości tych opłat i trybu ich pobierania (Dz. U. Nr 47 poz. 276). Opłatę wnosi się w dwóch częściach:

- pierwsza – wynosząca 50% minimalnej stawki wysokości opłat dla danego rodzaju czynności – wnoszona przy rozpoczęciu kontroli,
- druga – pokrywająca pozostałą część opłaty – wnoszona przy odbiorze protokołu kontroli (Rozporządzenie, § 2 pkt 2).

Prezes UTK wykonuje kontrole przedsiębiorców kolejowych, które dotyczą zarówno bezpieczeństwa, jak i dostępu do infrastruktury. W szczególności Prezes UTK kontroluje spełnienie przez przewoźnika kolejowego warunków określonych w licencji. Do kompetencji Prezesa UTK należy także kontrola spełnienia wymagań związanych z bezpieczeństwem ruchu kolejowego.

Europejskie przepisy prawa

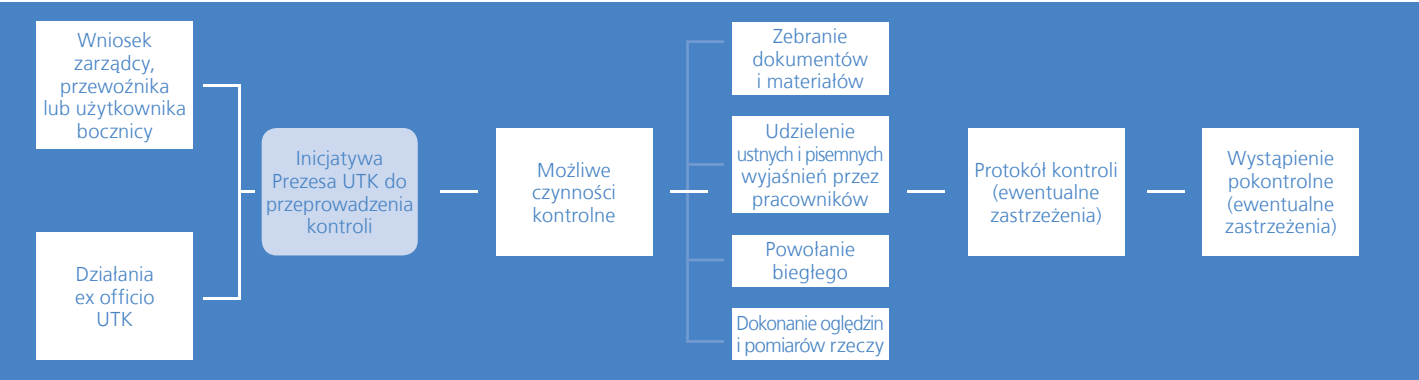
Zasady kontroli przedsiębiorców kolejowych w Unii Europejskiej reguluje Dyrektywa 2004/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie bezpieczeństwa kolei wspólnotowych oraz zmieniająca dyrektywę Rady 95/18/WE w sprawie przyznawania licencji przedsiębiorstwom kolejowym, oraz dyrektywę 2001/14/WE w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej oraz certyfikację w zakresie bezpieczeństwa.

Krajowe przepisy prawa

W polskim systemie prawnym zasady przeprowadzania kontroli przez Prezesa UTK reguluje Ustawa z dnia 28 marca 2003 roku o transporcie kolejowym (tekst jednolity: Dz. U. 2007 r. Nr 16 poz. 94 z późn. zm.), w szczególności artykuł 13 oraz artykuł 15. Ponadto, procedury w tym zakresie regulowane są Rozporządzeniem Ministra Transportu z dnia 12 marca 2007 roku w sprawie trybu wykonywania kontroli przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego (Dz. U. Nr 57 poz. 388) oraz Ustawą z dnia 31 marca 2004 r. o przewozie koleją towarów niebezpiecznych (Dz.U. Nr 97 poz. 962).

Jak wygląda proces przeprowadzania kontroli?

Poniższy schemat przedstawia proces przeprowadzania kontroli przedsiębiorców kolejowych przez Prezesa UTK.



Kto może wnioskować o przeprowadzenie kontroli?

Zarządca infrastruktury, przewoźnik kolejowy lub użytkownik bocznic kolejowej może złożyć wniosek do Prezesa UTK o przeprowadzenie kontroli u innego zarządcy, przewoźnika lub użytkownika bocznic kolejowej.

Wniosek powinien zawierać:

- oznaczenie wnioskodawcy,
- oznaczenie jednostki, w której kontrola ma być przeprowadzona,
- dokładne określenie zakresu i przedmiotu wnioskowanej kontroli,
- przytoczenie okoliczności faktycznych uzasadniających potrzebę przeprowadzenia kontroli.

O wszczęciu albo odmowie wszczęcia kontroli Prezes UTK zawiadamia pisemnie wnioskodawcę. W przypadku odmowy wszczęcia kontroli Prezes UTK podaje przyczyny odmowy.

Prezes UTK może także wszcząć kontrolę z urzędu.

Kto przeprowadza czynności kontrolne?

Kontrole przeprowadzają pracownicy UTK na podstawie legitymacji służbowej oraz pisemnego, imiennego upoważnienia do przeprowadzenia kontroli wystawionego przez Prezesa UTK. Prezes UTK może pisemnie upoważnić dyrektorów oddziałów terenowych UTK do wystawiania upoważnień do przeprowadzenia kontroli pracownikom tych oddziałów. Należy pamiętać, że bez tych upoważnień pracownicy UTK nie mogą przeprowadzać kontroli.

Jak wyglądają czynności kontrolne?

W dniu przystąpienia do kontroli kontrolujący zawiadamia kierownika jednostki kontrolowanej o przedmiocie kontroli.

Kontrola jest przeprowadzana **w siedzibie jednostki kontrolowanej** oraz w miejscach i czasie wykonywania jej zadań i powinna być prowadzona w sposób niepowodujący zakłóceń działalności jednostki kontrolowanej.

Czynności kontrolne są dokonywane w obecności pracowników jednostki kontrolowanej, wyznaczonych przez kierownika jednostki kontrolowanej lub osobę przez niego upoważnioną. **Bez obecności tych osób pracownicy UTK nie mogą podejmować czynności kontrolnych.**

W trakcie kontroli kontrolujący może żądać od kierownika jednostki kontrolowanej lub osoby przez niego upoważnionej:

- przedstawiania wszelkich dokumentów i materiałów niezbędnych do przeprowadzenia kontroli;
- udzielania ustnych lub pisemnych wyjaśnień w zakresie objętym kontrolą oraz zapewnienia terminowego udzielania wyjaśnień przez pracowników;
- zapewnienia warunków i środków będących w dyspozycji jednostki kontrolowanej niezbędnych do sprawnego przeprowadzania kontroli;
- sporządzania uwierzytelnionych kopii, odpisów lub wyciągów z dokumentów oraz zestawień i danych niezbędnych do przeprowadzenia kontroli;
- zapewnienia nienaruszalności zabezpieczonych przez kontrolującego materiałów pozostawionych na przechowanie w jednostce kontrolowanej.

Sporządzane na żądanie kontrolującego kopie, odpisy i wyciągi z dokumentów oraz prawidłowość zestawień, danych i obliczeń niezbędnych do przeprowadzenia kontroli potwierdza za zgodność z oryginałem kierownik jednostki kontrolowanej lub osoba przez niego upoważniona.

Jeżeli w toku kontroli okaże się, że dla prawidłowego postępowania kontrolnego konieczne jest **zabezpieczenie dowodów**, kontrolujący może zwrócić się do Prezesa UTK z wnioskiem o ich zabezpieczenie.

Jeżeli w toku kontroli wymagane jest **przeprowadzenie badań** wymagających wiadomości specjalnych, kontrolujący może zwrócić się do biegłego, właściwego ze względu na zakres i przedmiot kontroli, o wydanie opinii.

Kontrolujący może także dokonać **ogłędzin i pomiarów rzeczy**. Z przebiegu ogłędzin rzeczy sporządza się protokół, do którego załącznikiem może być zarejestrowany za pomocą urządzeń technicznych ich przebieg.

Kontrolujący może żądać od pracowników jednostki kontrolowanej udzielenia mu w terminie przez niego wyznaczonym ustnych lub pisemnych wyjaśnień. Z ustnych wyjaśnień kontrolujący sporządza protokół. Pisemne wyjaśnienia oraz protokół powinny zawierać podpisy osób składających wyjaśnienia. Odmowa udzielenia wyjaśnień przez pracowników jednostki kontrolowanej może nastąpić jedynie w przypadkach, gdy wyjaśnienia mają dotyczyć faktów i okoliczności, których ujawnienie mogłoby narazić na odpowiedzialność karną, dyscyplinarną lub majątkową wezwanego do złożenia wyjaśnień i jego bliskich. W innych przypadkach pracownicy jednostki kontrolowanej nie mogą odmówić złożenia wyjaśnień.

Osoby przebywające na terenie jednostki kontrolowanej w czasie przeprowadzania kontroli mogą na własne żądanie składać kontrolującemu ustne lub pisemne oświadczenia dotyczące przedmiotu kontroli. Z przyjęcia ustnego oświadczenia kontrolujący sporządza protokół, który podpisują kontrolujący i osoba składająca oświadczenie. Kontrolujący nie może odmówić przyjęcia oświadczenia, jeżeli ma ono związek z przedmiotem kontroli.

Jak wygląda protokół kontroli?

Wyniki przeprowadzonej kontroli kontrolujący przedstawia w protokole kontroli, który powinien zostać sporządzony **w ciągu 7 dni od daty zakończenia kontroli**.

Protokół powinien zawierać w szczególności:

- datę i miejsce sporządzenia protokołu,
- imię i nazwisko kontrolującego oraz numer i datę upoważnienia do przeprowadzenia kontroli,
- imię i nazwisko oraz stanowisko służbowe osoby lub osób, w obecności których kontrola była przeprowadzana,
- datę rozpoczęcia i zakończenia kontroli,
- określenie przedmiotu i zakresu kontroli,
- opis stanu faktycznego ustalonego w toku kontroli, w tym opis stwierdzonych nieprawidłowości,
- wskazanie osób odpowiedzialnych za stwierdzone nieprawidłowości,
- adnotacje o sporządzeniu odpisów, wyciągów i kserokopii kontrolowanych dokumentów,
- wykaz załączników do protokołu,
- informacje o pouczeniu kierownika jednostki kontrolowanej lub osoby pełniącej jego obowiązki o przysługującym prawie zgłoszenia zastrzeżeń do protokołu oraz o prawie odmowy podpisania protokołu.

Protokół kontroli sporządza się w dwóch egzemplarzach. Jeden egzemplarz protokołu otrzymuje kierownik jednostki kontrolowanej, a drugi egzemplarz pozostaje u kontrolującego.

Protokół kontroli podpisują kontrolujący oraz kierownik jednostki kontrolowanej, a w razie jego nieobecności – osoba pełniąca jego obowiązki.

Kierownik jednostki kontrolowanej albo osoba pełniąca jego obowiązki może zgłosić, przed podpisaniem protokołu kontroli, pisemnie umotywowane zastrzeżenia co do ustaleń zawartych w protokole w ciągu 7 dni od dnia otrzymania protokołu kontroli. W przypadku zgłoszenia zastrzeżeń kontrolujący powinien niezwłocznie dokonać ich analizy i w miarę potrzeby podjąć dodatkowe czynności kontrolne w zakresie zgłoszonych zastrzeżeń, w terminie 7 dni od dnia ich otrzymania, a w przypadku stwierdzenia ich zasadności dokonać zmiany lub uzupełnienia odpowiedniej części protokołu kontroli. W przypadku nieuwzględnienia zastrzeżeń w całości lub w części, kontrolujący przekazuje na piśmie, w terminie 7 dni od dnia otrzymania zastrzeżeń, swoje stanowisko zgłaszającemu zastrzeżenia. W przypadku nieuwzględnienia zastrzeżeń kierownik jednostki kontrolowanej albo osoba pełniąca jego obowiązki może odmówić podpisania protokołu kontroli, składając kontrolującemu w terminie 7 dni od dnia otrzymania stanowiska, pisemne uzasadnienie przyczyny odmowy.

Odmowa podpisania protokołu kontroli nie stanowi przeszkody do podpisania protokołu przez kontrolującego i realizacji ustaleń kontroli. W przypadku odmowy podpisania protokołu kontroli kontrolujący zamieszcza w protokole odpowiednią wzmiankę i opisuje podane przez kierownika jednostki kontrolowanej albo osobę pełniącą jego obowiązki przyczyny odmowy podpisania.

Jak wygląda wystąpienie pokontrolne?

Prezes UTK w terminie 10 dni od dnia podpisania protokołu kontroli przekazuje kierownikowi jednostki kontrolowanej albo osobie pełniącej jego obowiązki wystąpienie pokontrolne.

Wystąpienie pokontrolne zawiera ocenę kontrolowanej działalności wynikającą z ustaleń zawartych w protokole kontroli. W przypadku stwierdzenia nieprawidłowości, w wystąpieniu pokontrolnym wskazuje się przepisy, które zostały naruszone, oraz zamieszcza się uwagi i wnioski w sprawie ich usunięcia we wskazanym terminie.

Kierownik jednostki kontrolowanej albo osoba pełniąca jego obowiązki, którym przekazano wystąpienie pokontrolne, może, w terminie 7 dni od dnia jego otrzymania, zgłosić umotywowane zastrzeżenia w sprawie zawartych w nim uwag i wniosków. Prezes UTK w terminie 7 dni od otrzymania zastrzeżeń przedstawia stanowisko zgłaszającemu zastrzeżenia.

Kierownik jednostki kontrolowanej albo osoba pełniąca jego obowiązki, którym przekazano wystąpienie pokontrolne, w terminie określonym w wystąpieniu, a w przypadku zgłoszonych zastrzeżeń w terminie 7 dni od otrzymania stanowiska Prezesa UTK, informuje pisemnie Prezesa UTK o podjętych działaniach związanych z realizacją uwag i wniosków.

Dodatkowe informacje

Dodatkowe informacje na temat przeprowadzania kontroli można uzyskać, w zależności od tego, czego dotyczyć ma kontrola, w Departamencie Nadzoru Eksploatacyjnego i Bezpieczeństwa Ruchu UTK (tel. +48 22 630 19 47) lub w Departamencie Regulacji Transportu Kolejowego UTK (tel. +48 22 630 18 40).



IV. Ochrona praw klientów finalnych

Pasażerowie

Tematyką ochrony praw pasażerów na rynku kolejowym zajmuje się **Prezes Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów**. Poniżej przedstawione zostały informacje na temat działań, jakie mogą podjąć konsumenci w sytuacji, gdy uważają, że ich prawa zostały naruszone, oraz na temat kompetencji Prezesa UOKiK w zakresie ochrony praw pasażerów.

Europejskie przepisy prawa

W chwili obecnej trzeci pakiet kolejowy wprowadza zmiany do europejskich przepisów prawa dotyczących ochrony praw pasażerów poprzez Rozporządzenie 1371/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady dotyczące praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym (które wejdzie w życie pod koniec 2009 roku).

Krajowe przepisy prawa

Podstawa prawna występująca w polskich przepisach odnośnie ochrony praw pasażerów została zawarta w Ustawie z dnia 15 listopada 1984 roku Prawo przewozowe (tekst jednolity: Dz. U. 2000 r. Nr 50 poz. 601 z późn. zm.). Sama procedura opiera się również na następujących przepisach:

- Ustawa z dnia 14 czerwca 1960 roku Kodeks Postępowania Administracyjnego (tekst jednolity: Dz. U. 2000 r. Nr 98 poz. 1071 z późn. zm.), zwana dalej KPA

- Ustawa z dnia 23 kwietnia 1964 r. – Kodeks cywilny (Dz. U. Nr 16 poz. 93 z późn. zm.)
- Ustawa z dnia 17 listopada 1964 r.– Kodeks postępowania cywilnego (Dz. U. Nr 43 poz. 296 z późn. zm.)
- Ustawa z dnia 16 kwietnia 1993 r. o zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (tekst jednolity: Dz. U. 2003 r. Nr 153 poz. 1503 z późn. zm.)
- Ustawa z dnia 27 lipca 2002 r. o szczególnych warunkach sprzedaży konsumenckiej oraz o zmianie Kodeksu (Dz. U. Nr 141 poz. 1176 z późn. zm.)
- Ustawa z dnia 23 sierpnia 2007 r. o przeciwdziałaniu nieuczciwym praktykom rynkowym (Dz. U. Nr 171 poz. 1206)

Jakie są obowiązki przewoźnika w przewozie osób?

Do podstawowych obowiązków przewoźnika należy stosowanie się do regulaminów, które określają zasady przewozu osób oraz rzeczy. Zanim rozpocznie on swoją działalność musi podać do publicznej wiadomości zakres działania, a przede wszystkim adresy punktów odprawy oraz sposób zawierania umowy przewozu. Umowa przewozu zawierana jest przez zakup biletu na przejazd u kierownika pociągu lub w kasie na dworcu kolejowym.

Przewoźnik ma również obowiązek zapewnić podróżnym warunki bezpieczeństwa oraz higieny, a także takie wygody, jakie są niezbędne ze względu na dany rodzaj transportu. Przewoźnik powinien podejmować działania, które ułatwiają korzystanie ze środków transportowych, punktów odprawy, przystanków i peronów również osobom niepełnosprawnym, które poruszają się na wózkach inwalidzkich.

Zmiany wprowadzone przez trzeci pakiet kolejowy

Trzeci pakiet kolejowy, który wejdzie w życie pod koniec 2009 roku nakłada na przedsiębiorstwa kolejowe obowiązek wprowadzenia niedyskryminujących zasad dostępu do transportu dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej sprawności ruchowej, także na stacjach, na których nie jest obecny personel.

Jakie są prawa i obowiązki pasażerów kolejowych?

Podróżny ma prawo do:

- przejazdu w odpowiednich warunkach bezpieczeństwa oraz higieny,
- należytej obsługi ze strony przewoźnika,
- zmiany biletu lub jego zwrotu przed rozpoczęciem podróży,
- rezygnacji z przejazdu w planowanym miejscu zatrzymania środka transportowego na drodze przewozu,
- otrzymania zwrotu pieniędzy za niewykorzystany przejazd,
- zabrania ze sobą do środka transportowego rzeczy lub oddania ich do przewozu jako przesyłki bagażowej,
- żądania odszkodowania za przedwczesny odjazd lub opóźnienie odjazdu środka transportowego.

Podróżny ma obowiązek:

- zapłacić za przejazd,
- posiadać przy sobie dokumenty uprawniające go do korzystania z ulgi na przejazd,
- stosować się do przepisów porządkowych, które obowiązują w danym środku transportu.

Przewoźnik odpowiada za szkodę, jaką podróżny poniósł w wyniku przedwczesnego lub opóźnionego odjazdu środka transportowego. Odpowiada również za szkodę powstałą przez odwołanie regularnie kursującego środka transportowego, ale tylko w przypadku, gdy szkoda wynika z winy umyślnej lub rażącego niedbalstwa przewoźnika.

Za rzeczy, które podróżny przewozi ze sobą pod własnym nadzorem, przewoźnik ponosi odpowiedzialność, jeżeli szkoda powstała z jego winy.

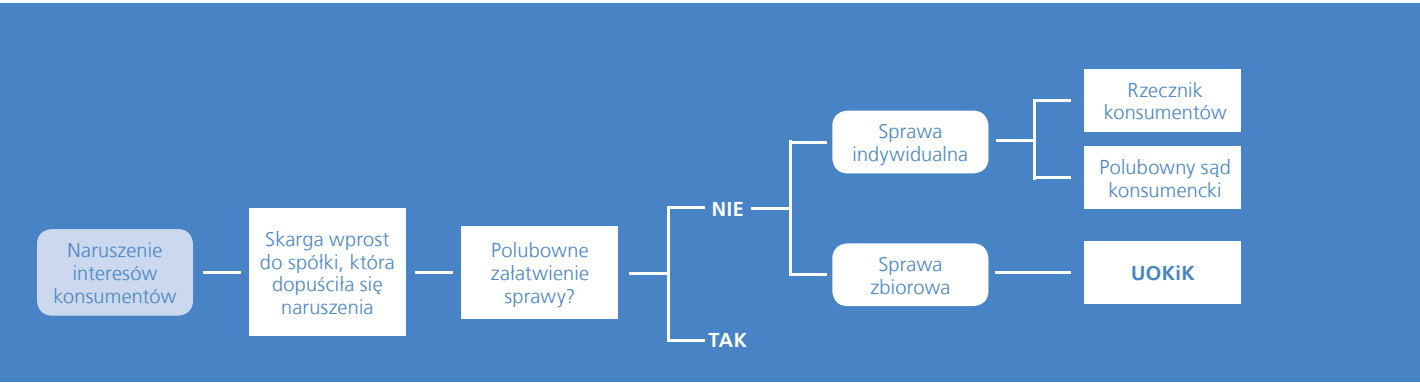
Dochodzenie roszczeń w sądzie przysługuje poszkodowanemu po bezskutecznej reklamacji. Wszystkie roszczenia z tytułu umowy przewozu osób ulegają przedawnieniu po upływie roku od daty wykonania przewozu, a w przypadku gdy przewóz nie został wykonany – od daty, kiedy miał być wykonany. Bieg przedawnienia zawieszany jest na okres od dnia wniesienia reklamacji do dnia udzielenia odpowiedzi na reklamację, jednak nie dłużej niż na okres trzech miesięcy.

Zmiany wprowadzone przez trzeci pakiet kolejowy

Po wprowadzeniu w życie trzeciego pakietu kolejowego, co nastąpi pod koniec 2009 roku, nie będzie konieczne dochodzenie roszczeń w sądzie, aby otrzymać rekompensatę za opóźnienie pociągu. Pasażer otrzyma rekompensatę w wysokości 25% ceny biletu w przypadku opóźnienia o 60 minut lub więcej i 50% ceny biletu w przypadku opóźnienia o 120 minut lub więcej, o ile winę za opóźnienie ponosi przewoźnik. Kolej będzie mogła odmówić wypłaty tylko w przypadku kwoty niższej niż 4 euro. W praktyce oznacza to, że przepisy obejmą tylko pociągi dalekobieżne. Co więcej, oczekującym na spóźnione połączenia pasażerom kolej będzie musiała zapewnić posiłki i napoje, a czasami nawet nocleg i transport między hotelem a stacją.

Jak wygląda proces postępowań w przypadku naruszeń praw pasażerów?

Schemat postępowań dotyczących naruszeń interesów konsumentów



Do kogo najpierw powinien zgłosić się pasażer?

Pasażer uważający, że jego prawa zostały naruszone, powinien najpierw złożyć swoje zażalenie wprost do spółki, która dopuściła się naruszenia. W przypadku przewozów pasażerskich, konsument może domagać się zwrotu kosztów biletu.

W przypadku naruszenia interesów konsumentów przez przedsiębiorców kolejowych, konsumenci powinni składać reklamacje najpierw do przewoźników, zarządców infrastruktury lub innych podmiotów na rynku kolejowym, w zależności od tego, czego dotyczy ich reklamacja.

W sprawach usług przewoźników kolejowych, konsument powinien zidentyfikować spółkę, z której usług skorzystał, a następnie powinien skontaktować się z odpowiednią komórką właściwej spółki.

W sprawach usług na dworcach (poza kasami i stanowiskami informacyjnymi przewoźników) należy się kontaktować ze spółką PKP S.A. Oddział Dorce Kolejowe.

W sprawach zdarzeń na peronach i terenie kolejowym należy kontaktować się ze spółką PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

Do kogo powinien zgłosić się pasażer, jeśli jego zażalenie zostanie rozpatrzone odmownie?

W sprawach indywidualnych bezpłatną pomoc prawną konsumenci (w tym pasażerowie) mogą uzyskać u **miejskiego lub powiatowego rzecznika konsumentów** lub jednej z finansowanych przez Budżet Państwa organizacji konsumenckich.

- Do kompetencji miejskich i powiatowych rzeczników konsumentów należy:
- zapewnienie bezpłatnego poradnictwa konsumenckiego i informacji prawnej w zakresie ochrony interesów konsumentów,
 - składanie wniosków w sprawie stanowienia i zmiany przepisów prawa miejscowego w zakresie ochrony interesów konsumentów,
 - występowanie do przedsiębiorców w sprawach ochrony praw i interesów konsumentów,
 - współdziałanie z właściwymi miejscowo delegaturami UOKiK, organami Inspekcji Handlowej oraz organizacjami konsumenckimi,
 - wytaczanie powództwa na rzecz konsumentów oraz wstępowanie, za ich zgodą, do toczącego się postępowania w sprawach o ochronę interesów konsumentów.

Rzecznik konsumentów w sprawach o wykroczenia na szkodę konsumentów jest oskarżycielem publicznym w rozumieniu przepisów Kodeksu postępowania w sprawach o wykroczenia.

Informacje na temat sposobu kontaktowania się z odpowiednim rzecznikiem konsumentów znajdują się na stronie internetowej UOKiK (<http://www.uokik.gov.pl>).

Konsumenti mogą wykorzystać również drogę rozwiązywania sporów poprzez sieć **polubownych sądów konsumenckich**. Działają one przy Wojewódzkich Inspektoratach Inspekcji Handlowej. Obecnie jest ich 16, a ponadto 15 ośrodków zamiejscowych. Wyroki sądu konsumenckiego, a także ugoda przed nim zawarta mają taką samą moc jak wyrok sądów powszechnych, po stwierdzeniu przez ten sąd ich wykonalności. Jednak zgodę na przeprowadzenie postępowania przed sądem konsumenckim muszą wyrazić obie strony. Trafić tu mogą tylko spory między konsumentami i przedsiębiorcami, wynikające z umów sprzedaży i świadczenia usług dotyczące naruszeń praw majątkowych. Do sądów konsumenckich, funkcjonujących przy Wojewódzkich Inspektorach Inspekcji Handlowej, można kierować sprawy, w których wartość przedmiotu sporu nie przekracza 10 tys. zł., za wyjątkiem Sądu Konsumenckiego w Warszawie, który rozpatruje sprawy bez względu na wartość przedmiotu sporu.

Do sądu polubownego sprawę może wnieść nie tylko konsument, ale także przedsiębiorca, organizacja konsumencka, miejski (powiatowy) rzecznik konsumentów. Każda ze stron może mieć pełnomocnika. Nie musi nim być adwokat czy radca prawny. Rozprawy są jawne, sporządza się z nich protokół. Wyrok zapada większością głosów i w ciągu 14 dni od ogłoszenia przesyła się go stronom wraz z pisemnym uzasadnieniem. Koszty postępowania ponosi ten, kto przegrał sprawę. Przewodniczący może również zwolnić z płacenia kosztów postępowania.

Z naruszeniem zbiorowych interesów konsumentów mamy do czynienia wówczas, gdy bezprawna praktyka przedsiębiorcy dotyka nieograniczonej liczby osób – to znaczy potencjalnie każdy może zostać przez nią poszkodowany. **Konsumenti mogą zgłosić do UOKiK skargę** mogącą być podstawą do wszczęcia postępowania administracyjnego w sprawie naruszenia zbiorowych interesów konsumentów. W tym przypadku powinni złożyć ją na piśmie pod adresem UOKiK. Zgodnie z art. 63 § 2 KPA, zarówno w przypadku skargi, jak i próśb o udzielenie odpowiedzi, wszelkie wystąpienia do UOKiK powinny być opatrzone dokładnymi danymi teleadresowymi nadawcy. **Zgłoszenia anonimowe nie będą przez UOKiK rozpatrywane.**

Do jakich organizacji konsumenckich może się zgłosić pasażer?

Konsument (w tym pasażer) w przypadku naruszenia swoich praw może się także zgłosić o udzielenie bezpłatnej pomocy do jednej z finansowanych przez Budżet Państwa organizacji konsumenckich:

Federacja Konsumentów	www.federacja-konsumentow.org.pl
Stowarzyszenie Konsumentów Polskich	www.skp.pl
Europejskie Centrum Konsumenckie Polska	www.konsument.gov.pl
Biuro Rzecznika Praw Obywatelskich	www.rpo.gov.pl

Dodatkowe informacje

Dodatkowe informacje można uzyskać w Departamencie Polityki Konsumenckiej Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów (tel. +48 22 556 04 24).

Przedsiębiorcy korzystający z usług przewoźników kolejowych

Ochroną praw spedytorów i innych przedsiębiorstw korzystających z usług kolejowego transportu towarów zajmuje się **Prezes Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów**. Poniższe informacje przedstawiają czynności, jakie mogą podjąć przedsiębiorcy w sytuacji, gdy uważają, że ich prawa zostały naruszone, oraz kompetencje Prezesa UOKiK w zakresie ochrony ich praw.

Krajowe przepisy prawa

Podstawa prawna zawarta w polskich przepisach odnośnie ochrony praw przedsiębiorstw korzystających z usług kolejowego transportu towarów została zawarta w Ustawie z dnia 28 marca 2003 roku o transporcie kolejowym (tekst jednolity: Dz. U. 2007 r. Nr 16 poz. 94 z późn. zm.) oraz w Ustawie z dnia 15 listopada 1984 roku Prawo przewozowe (tekst jednolity: Dz. U. 2000 r. Nr 50 poz. 601 z późn. zm.). Sama procedura opiera się również na następujących przepisach:

- Ustawa z dnia 14 czerwca 1960 roku Kodeks Postępowania Administracyjnego (tekst jednolity: Dz. U. 2000 r. Nr 98 poz. 1071 z późn. zm.), zwana dalej KPA
- Ustawa z dnia 16 lutego 2007 r. o ochronie konkurencji i konsumentów (Dz. U. Nr 50 poz. 331 z późn. zm.)
- Ustawa z dnia 23 kwietnia 1964 r. – Kodeks cywilny (Dz. U. Nr 16 poz. 93 z późn. zm.)
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Budownictwa z dnia 24 lutego 2006 roku w sprawie ustalania stanu przesyłek oraz postępowania reklamacyjnego (Dz. U. Nr 38 poz. 266).

Jakie są obowiązki przewoźnika w przewozie rzeczy?

Przewoźnik ponosi odpowiedzialność za utratę, ubytek lub uszkodzenie towaru przyjętego do przewozu, powstałe od przyjęcia do przewozu aż do wydania oraz za opóźnienie w przewozie towaru. Przewoźnik nie ponosi odpowiedzialności określonej powyżej, jeżeli utrata, ubytek lub uszkodzenie albo opóźnienie w przewozie powstały z przyczyn występujących po stronie przedsiębiorcy nadającego lub odbierającego towar, niewywołanych winą przewoźnika, z właściwości towaru albo wskutek siły wyższej.

Jakie są prawa i obowiązki przedsiębiorców?

Przedsiębiorca, który korzysta z usług kolejowego transportu rzeczy ma prawo do odszkodowania od przewoźnika kolejowego w określonych sytuacjach, które zostały przedstawione w poniższych akapitach.

Roszczenia przeciwko przewoźnikowi przysługują:

- nadawcy lub odbiorcy towaru, zależnie od tego, który z nich dokonał zapłaty – zwrot należności lub jej części,
- nadawcy lub odbiorcy towaru, zależnie od tego, któremu z nich przysługuje prawo rozporządzania towarem – inne roszczenia z tytułu umowy przewozu.

Przedsiębiorcom przysługują także roszczenia z tytułu zwłoki w przewozie, która nie spowodowała ubytku lub uszkodzenia towaru. Jednakże przedawniają się one z upływem dwóch miesięcy od dnia wydania przesyłki.

Wysokość odszkodowania za utratę lub ubytek towaru nie może przewyższać wartości, którą ustala się na podstawie i w następującej kolejności:

- 1) ceny wskazanej w rachunku dostawcy lub sprzedawcy albo
- 2) ceny wynikającej z cennika obowiązującego w dniu nadania przesyłki do przewozu bądź
- 3) wartości rzeczy tego samego rodzaju i gatunku w miejscu i czasie ich nadania.

W razie uszkodzenia towaru odszkodowanie ustala się w wysokości odpowiadającej procentowemu zmniejszeniu się wartości.

Oprócz powyższych odszkodowań przewoźnik jest obowiązany zwrócić opłatę za przewóz i inne koszty związane z przewozem przesyłki:

- w razie utraty towaru – w pełnej wysokości,
- w razie ubytku towaru – w odpowiedniej części,
- w razie uszkodzenia towaru – w wysokości odpowiadającej procentowi obniżenia wartości towaru wskutek uszkodzenia.

Jeżeli wskutek zwłoki w przewozie powstała szkoda inna niż utrata, ubytek lub uszkodzenie towaru, przewoźnik jest obowiązany do zapłacenia odszkodowania do wysokości podwójnej kwoty opłaty za przewóz.

Do kogo najpierw powinien zgłosić się przedsiębiorca?

Przedsiębiorca korzystający z usług przewoźników kolejowych w kolejowym transporcie towarów powinien najpierw zgłosić swoje roszczenia do odpowiedniego przewoźnika kolejowego.

Aby złożyć reklamację przedsiębiorca powinien postępować zgodnie z zasadami określonymi w Rozporządzeniu Ministra Transportu i Budownictwa z dnia 24 lutego 2006 roku w sprawie ustalania stanu przesyłek oraz postępowania reklamacyjnego (Dz. U. Nr 38 poz. 266), § 4-6.

Podmiotami uprawnionymi do zgłoszenia reklamacji są:

- zleceniodawca,
- odbiorca w przypadku, gdy zleceniodawca zrzeknie się na jego rzecz swego prawa do dochodzenia roszczeń.

Uprawniony przedsiębiorca może złożyć do przewoźnika reklamację z tytułu niewykonania lub nienależytego wykonania umowy przewozu. Składa się ją w formie pisemnej. Reklamacja powinna zawierać:

- datę sporządzenia reklamacji,
- nazwę i siedzibę przewoźnika,
- nazwę i siedzibę osoby składającej reklamację,

- tytuł oraz uzasadnienie reklamacji,
- kwotę roszczenia (oddzielnie dla każdego dokumentu przewozowego),
- podpis osoby uprawnionej do wniesienia reklamacji,
- list przewozowy,
- potwierdzone kopie innych dokumentów związanych z rodzajem i wysokością roszczenia.

Jeżeli wniesiona reklamacja nie spełnia warunków, o których mowa powyżej, przewoźnik wzywa reklamującego, aby usunął braki w terminie 14 dni od dnia otrzymania wezwania. Nieuzupełnienie braków w tym terminie spowoduje pozostawienie reklamacji bez rozpoznania. Wówczas za datę wniesienia reklamacji przyjmuje się datę otrzymania przez przewoźnika uzupełnionej reklamacji.

Odpowiedź na reklamację powinna być udzielona niezwłocznie, nie później niż w terminie 30 dni od dnia przyjęcia reklamacji przez przewoźnika. Odpowiedź powinna zawierać w szczególności:

- informację o uznaniu bądź nieuznaniu reklamacji,
- uzasadnienie merytoryczne ze wskazaniem podstawy prawnej nieuznania reklamacji (w całości lub części),
- w przypadku przyznania odszkodowania — uznaną kwotę odszkodowania oraz informację o terminie i sposobie jej wypłaty,
- w przypadku zwrotu należności — określenie wysokości kwoty oraz informację o terminie i sposobie jej wypłaty,
- pouczenie o prawie odwołania do właściwego miejscowo sądu.

Wielu przewoźników do swoich regulaminów przewozu dołącza klauzulę stwierdzającą, że przedsiębiorcy nie przysługuje prawo potrącenia kwot roszczenia od aktualnych, przeszłych bądź przyszłych zobowiązań wobec przewoźnika.

Do kogo powinien zgłosić się przedsiębiorca, jeżeli jego zażalenie zostanie rozpatrzone odmownie?

Przedsiębiorcy mogą wykorzystać również drogę rozwiązywania sporów poprzez sieć polubownych sądów konsumenckich. Wyroki sądu konsumenckiego, a także ugoda przed nim zawarta mają taką samą moc, jak wyrok sądów powszechnych, po stwierdzeniu przez ten sąd ich wykonalności. Jednak zgodę na przeprowadzenie postępowania przed sądem konsumenckim muszą wyrazić obie strony.

Każda ze stron może mieć pełnomocnika. Nie musi nim być adwokat czy radca prawny. Rozprawy są jawne, sporządza się z nich protokół. Wyrok zapada większością głosów i w ciągu 14 dni od ogłoszenia przesyła się go stronom wraz z pisemnym uzasadnieniem. Koszty postępowania ponosi ten, kto przegrał sprawę. Przewodniczący może również zwolnić z płacenia kosztów postępowania.

Przedsiębiorcy mogą także przekazać informacje dotyczące naruszeń konkurencji do Prezesa UOKiK.

Czego dotyczą postępowania z zakresu ochrony konkurencji?

Zgodnie z przepisami krajowymi przedsiębiorcy nie mogą składać wniosków o wszczęcie postępowania administracyjnego przez Prezesa UOKiK, jednakże mogą mu przekazać informacje na temat naruszeń konkurencji. Prezes UOKiK prowadzi postępowania w tym zakresie z urzędu.

Postępowania te dotyczą przedsiębiorstw posiadających zdecydowaną przewagę na rynku podejmujących działania, które zmierzają do wyeliminowania konkurentów lub nieuczciwego traktowania konsumentów i kontrahentów w efekcie niszcząc konkurencję na danym rynku.

Ustawa z dnia 16 lutego 2007 r. o ochronie konkurencji i konsumentów (Dz. U. Nr 50 poz. 331 z późn. zm.) wyróżnia dwa rodzaje praktyk ograniczających konkurencję: nadużywanie pozycji dominującej oraz zawieranie porozumień ograniczających konkurencję.

„Ochrona przed nadużyciami konkurencji”

Kwestie niedozwolonych praktyk, których dotyczą postępowania z zakresu ochrony konkurencji zostały zawarte w rozdziale „Ochrona przed nadużyciami konkurencji”.

Dodatkowe informacje

Dodatkowe informacje można uzyskać w Departamencie Ochrony Konkurencji Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów (tel. +48 22 55 60 299).

