TABELA ZBIEŻNOŚCI

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| TYTUŁ PROJEKTU: | | **Projekt ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym** | | | | |
| **TYTUŁ WDRAŻANEGO AKTU PRAWNEGO / WDRAŻANYCH AKTÓW PRAWNYCH 1):** | | **Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/798 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie bezpieczeństwa kolei** | | | | |
| PRZEPISY UNII EUROPEJSKIEJ 2) | | | | | | |
| **Jedn. red.** | **Treść przepisu UE 3)** | | **Konieczność**  **wdrożenia**  **T / N** | **Jedn. red. (\*)** | **Treść przepisu/ów projektu (\*)** | **Uzasadnienie uwzględnienia w projekcie przepisów wykraczających poza minimalne wymogi prawa UE (\*\*)** |
| **Rozdział I** | **Przepisy ogólne** | |  |  |  |  |
| Art. 1 | Niniejsza dyrektywa ustanawia przepisy, których celem jest zapewnienie rozwoju i doskonalenia bezpieczeństwa systemu kolei Unii oraz poprawienie dostępu do rynku dla usług transportu kolejowego, poprzez:  a) harmonizację struktury regulacyjnej w państwach członkowskich;  b) określenie odpowiedzialności podmiotów systemu kolei Unii;  c) rozwijanie wspólnych wymagań bezpieczeństwa („CST”) i wspólnych metod oceny bezpieczeństwa („CSM”), mając na celu stopniową likwidację potrzeby istnienia przepisów krajowych;  d) ustalanie zasad wydawania, przedłużania, zmiany i ograniczania lub cofania certyfikatów bezpieczeństwa i autoryzacji w zakresie bezpieczeństwa;  e) wymóg ustanowienia dla każdego państwa członkowskiego krajowego organu ds. bezpieczeństwa oraz organu dochodzeniowego badającego wypadki i incydenty; oraz  f) określenie wspólnych zasad zarządzania bezpieczeństwem kolei, jego regulacji i nadzoru. | | N | - | - |  |
| Art. 2 ust. 1 | 1. Niniejsza dyrektywa ma zastosowanie do systemu kolei w państwach członkowskich, który można podzielić na podsystemy strukturalne i funkcjonalne. Obejmuje ona wymagania bezpieczeństwa dla całości systemu, łącznie z bezpiecznym zarządzaniem infrastrukturą i ruchem pociągów, a także współdziałaniem przedsiębiorstw kolejowych, zarządców infrastruktury i innych podmiotów systemu kolei Unii. | | N | - | - |  |
| Art. 2 ust. 2 | 2. Niniejsza dyrektywa nie ma zastosowania do:  a) metra; | | N | Art. 3 ust. 7 utk | 7. Przepisów rozdziałów 2, 2aa, 4a, 4b, 5a, 5b, 6-9 i 12 oraz art. 23-23j nie stosuje się do metra. Przepisy rozdziałów 2b i 10 stosuje się odpowiednio. |  |
|  | b) tramwajów i pojazdów kolei lekkiej oraz infrastruktury użytkowanej wyłącznie przez te pojazdy; lub | | T (w zakresie tramwajów)  N (w zakresie kolei lekkiej przepis wdrożony w ramach implementacji dyrektywy 2016/797) | Art. 3 ust. 1 pkt 1 utk | W art. 3 w ust. 1 pkt 1 otrzymuje brzmienie:  1) tramwajów i linii tramwajowych; |  |
|  | c) sieci, które są funkcjonalnie oddzielone od reszty systemu kolei Unii i są z założenia przeznaczone wyłącznie do prowadzenia pasażerskich przewozów lokalnych, miejskich lub podmiejskich, oraz przedsiębiorstw funkcjonujących wyłącznie na tych sieciach. | | N | Art. 3 ust. 8 utk | 8. Przepisów rozdziałów 4a i 5a oraz art. 23-23j nie stosuje się do sieci kolejowych, które są funkcjonalnie wyodrębnione z systemu kolei i przeznaczone tylko do prowadzenia przewozów wojewódzkich lub lokalnych oraz do przewoźników kolejowych prowadzących działalność wyłącznie w obrębie tych sieci kolejowych. |  |
| Art. 2 ust. 3 | 3. Państwa członkowskie mogą postanowić, że środki przyjęte przez nie w celu wdrożenia niniejszej dyrektywy nie obejmują:  a) infrastruktury kolejowej, w tym bocznic, będącej własnością prywatną i wykorzystywanej przez właściciela lub operatora do celów, odpowiednio, ich własnego transportu towarowego lub transportu osób w celach niezarobkowych oraz pojazdów użytkowanych wyłącznie na takiej infrastrukturze; | | N | Art. 3 ust. 3 utk | 3. Przepisów rozdziałów 2, 2aa, 2b, 4a, 4b, 5b, 6-6b, 7 i 10 oraz art. 17a, art. 17b, art. 18a-18f i art. 23-23j, z wyjątkiem art. 5 ust. 1 pkt 1 lit. a-d, pkt 1a lit. b i pkt 2-5, ust. 1b, 2a i 2b oraz art. 25g, nie stosuje się do infrastruktury prywatnej oraz do przedsiębiorców wykonujących na niej przewozy. |  |
|  |  | Art. 4 pkt 1c utk | 1c) infrastruktura prywatna - infrastruktura kolejowa wykorzystywana wyłącznie do realizacji własnych potrzeb jej właściciela lub jej zarządcy innych niż przewóz osób; |  |
|  | b) infrastruktury i pojazdów przewidzianych wyłącznie do użytku lokalnego, historycznego lub turystycznego; | | N | Art. 3 ust. 9 utk | 9. Przepisów rozdziału 4a oraz art. 23-23j nie stosuje się do:  1) infrastruktury kolejowej przewidzianej wyłącznie do użytku lokalnego, turystycznego lub historycznego;  2) pojazdów historycznych, pojazdów turystycznych oraz pojazdów kolejowych przeznaczonych wyłącznie do użytku lokalnego. |  |
|  | c) infrastruktury kolei lekkiej wykorzystywanej sporadycznie przez pojazdy kolei ciężkiej w warunkach eksploatacyjnych systemu kolei lekkiej, w przypadkach gdy jest to konieczne do celów łączności w odniesieniu do wyłącznie do tych pojazdów; oraz | | N | - | - | W Polsce brak jest infrastruktury tego rodzaju. |
|  | d) pojazdów użytkowanych przede wszystkim na infrastrukturze kolei lekkiej, ale wyposażonych w pewne elementy składowe kolei ciężkiej konieczne do umożliwienia przejazdu po zamkniętym i ograniczonym odcinku infrastruktury kolei ciężkiej wyłącznie do celów łączności. | | N | - | - | W Polsce brak jest pojazdów tego rodzaju. |
| Art. 2 ust. 4 | 4. Niezależnie od ust. 2, państwa członkowskie mogą podjąć decyzję o zastosowaniu – w stosownych przypadkach – przepisów niniejszej dyrektywy do metra i innych systemów lokalnych, zgodnie z prawem krajowym. | | N | - | - | Zgodnie z art. 3 ust. 7 utk w Polsce wyłączamy metro z niniejszej dyrektywy. |
| Art. 3 pkt 1 | Na użytek niniejszej dyrektywy zastosowanie mają następujące definicje:  1) „system kolei Unii” oznacza system kolei Unii zdefiniowany w art. 2 pkt 1 dyrektywy (UE) 2016/797; | | N | - | - |  |
| Art. 3 pkt 2 | 2) „zarządca infrastruktury” oznacza zarządcę infrastruktury zdefiniowanego w art. 3 pkt 2 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE;  (Art. 3 pkt 2 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE: „zarządca infrastruktury” oznacza każdy podmiot lub przedsiębiorstwo, odpowiedzialne za eksploatację, utrzymanie i odnowienie infrastruktury kolejowej na sieci, a także za udział w jej rozwoju, zgodnie z zasadami określonymi przez państwo członkowskie w ramach jego ogólnej polityki rozwoju i finansowania infrastruktury;) | | N | Art. 4 pkt 7 utk (brzmienie wg druku sejmowego nr 171) | 7) zarządca infrastruktury – podmiot odpowiedzialny za zarządzanie infrastrukturą kolejową, jej eksploatację, utrzymanie, odnowienie lub udział w rozwoju tej infrastruktury, a w przypadku budowy nowej infrastruktury, podmiot, który przystąpił do jej budowy w charakterze inwestora; |  |
| Art. 3 pkt 3 | 3) „przedsiębiorstwo kolejowe” oznacza przedsiębiorstwo kolejowe zdefiniowane w art. 3 pkt 1 dyrektywy 2012/34/UE oraz każde inne przedsiębiorstwo publiczne lub prywatne, którego działalność polega na wykonywaniu kolejowych przewozów towarowych lub pasażerskich z zastrzeżeniem, że przedsiębiorstwo to ma zapewniać trakcję, łącznie z przedsiębiorstwami, które zapewniają wyłącznie trakcję;  (Art. 3 pkt 1 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE: „przedsiębiorstwo kolejowe” oznacza każde przedsiębiorstwo publiczne lub prywatne, posiadające licencję zgodnie z niniejszą dyrektywą, którego działalność podstawowa polega na świadczeniu usług w transporcie towarowym lub pasażerskim koleją, z zastrzeżeniem, że przedsiębiorstwo to zapewnia pojazdy trakcyjne; obejmuje to także przedsiębiorstwa, które tylko dostarczają pojazdy trakcyjne;) | | T | Art. 4 pkt 9 utk | 9) przewoźnik kolejowy – przedsiębiorca uprawniony do wykonywania przewozów kolejowych lub świadczenia usługi trakcyjnej na podstawie licencji i jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa, lub przedsiębiorca uprawniony do wykonywania przewozów kolejowych na podstawie świadectwa bezpieczeństwa; |  |
| Art. 3 pkt 4 | 4) „techniczna specyfikacja interoperacyjności (TSI)” oznacza specyfikację przyjętą zgodnie z dyrektywą (UE) 2016/797, obejmującą każdy podsystem, lub część podsystemu, w celu zapewnienia jego zgodności z zasadniczymi wymaganiami i zapewnienia interoperacyjności systemu kolei Unii; | | N | Art. 4. pkt 33 utk | - 33) techniczne specyfikacje interoperacyjności - specyfikacje obejmujące podsystemy lub ich części w celu spełnienia zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności systemu kolei, ogłaszane przez Komisję Europejską w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej; |  |
| Art. 3 pkt 5 | 5) „wspólne wymagania bezpieczeństwa (CST)” oznaczają minimalne poziomy bezpieczeństwa, które muszą być osiągnięte przez system jako całość oraz, tam gdzie to wykonalne, przez różne części systemu kolei Unii (takie jak system kolei konwencjonalnej, system kolei dużych prędkości, długie tunele kolejowe lub linie przeznaczone wyłącznie do transportu towarów); | | T | Art. 4 pkt 42 utk | 42) wspólne cele bezpieczeństwa (CST) – minimalne poziomy bezpieczeństwa, które powinny być osiągnięte przez system kolei Unii jako całość lub w odpowiednich przypadkach przez różne części systemu kolei Unii; |  |
| Art. 3 pkt 6 | 6) „wspólne metody oceny bezpieczeństwa (CSM)” oznaczają metody opisujące ocenę poziomów bezpieczeństwa, spełniania wymagań bezpieczeństwa oraz zgodności z innymi wymaganiami dotyczącymi bezpieczeństwa; | | T | Art. 4 pkt 41 utk | 41) wspólne metody oceny bezpieczeństwa (CSM) – metody opisujące ocenę poziomu bezpieczeństwa, spełniania celów bezpieczeństwa oraz zgodności z innymi wymaganiami dotyczącymi bezpieczeństwa; |  |
| Art. 3 pkt 7 | 7) „krajowy organ ds. bezpieczeństwa” oznacza krajowy podmiot, któremu powierzono zadania w zakresie bezpieczeństwa kolei zgodnie z niniejszą dyrektywą, lub każdy podmiot, któremu zadania te zostały powierzone przez grupę państw członkowskich w celu zapewnienia ujednolicenia systemu bezpieczeństwa; | | N | - | - |  |
| Art. 3 pkt 8 | 8) „przepisy krajowe” oznaczają wszystkie wiążące przepisy przyjęte w państwie członkowskim, niezależnie od tego, jaki organ je wydał, obejmujące wymogi dotyczące bezpieczeństwa kolei lub wymogi techniczne, inne niż wymogi nałożone przez Unię lub przepisy międzynarodowe, i które mają zastosowanie w tym państwie członkowskim do przedsiębiorstw kolejowych, zarządców infrastruktury lub stron trzecich; | | N | - | - |  |
| Art. 3 pkt 9 | 9) „system zarządzania bezpieczeństwem” oznacza organizację, środki i procedury przyjęte przez zarządcę infrastruktury lub przedsiębiorstwo kolejowe w celu zapewnienia bezpiecznego zarządzania swoim działaniem; | | T | Art. 4 pkt 39 utk | 39) system zarządzania bezpieczeństwem – organizację, środki i procedury przyjęte przez zarządcę infrastruktury i przewoźnika kolejowego; |  |
| Art. 3 pkt 10 | 10) „osoba prowadząca dochodzenie” oznacza osobę odpowiedzialną za organizację dochodzenia, prowadzenie go i nadzór nad nim; | | N | - | - |  |
| Art. 3 pkt 11 | 11) „wypadek” oznacza niechciane lub niezamierzone nagłe zdarzenie lub ciąg takich zdarzeń, które mają dotkliwe konsekwencje; wypadki dzielą się na następujące kategorie: kolizje, wykolejenia, wypadki na przejazdach, wypadki z udziałem osób dotyczące taboru kolejowego będącego w ruchu, pożary i inne; | | N | Art. 4 pkt 45 utk | 45) wypadek - niezamierzone nagłe zdarzenie lub ciąg takich zdarzeń z udziałem pojazdu kolejowego, powodujące negatywne konsekwencje dla zdrowia ludzkiego, mienia lub środowiska; do wypadków zalicza się w szczególności:  a) kolizje,  b) wykolejenia,  c) zdarzenia na przejazdach,  d) zdarzenia z udziałem osób spowodowane przez pojazd kolejowy będący w ruchu,  e) pożar pojazdu kolejowego; |  |
| Art. 3 pkt 12 | 12) „poważny wypadek” oznacza wypadek spowodowany kolizją lub wykolejeniem pociągu, z przynajmniej jedną ofiarą śmiertelną lub przynajmniej pięcioma poważnie rannymi osobami, lub powodujący znaczne zniszczenie taboru kolejowego, infrastruktury lub środowiska, i inne podobne wypadki mające te same konsekwencje i oczywisty wpływ na regulację bezpieczeństwa kolei lub na zarządzanie bezpieczeństwem; „znaczne zniszczenie” oznacza zniszczenie, które może być natychmiast oszacowane przez organ dochodzeniowy jako powodujące koszty wynoszące łącznie co najmniej 2 mln EUR; | | N | Art. 4 pkt 46 utk | 46) poważny wypadek - każdy wypadek spowodowany kolizją, wykolejeniem lub innym zdarzeniem mającym oczywisty wpływ na regulacje bezpieczeństwa kolei lub na zarządzanie bezpieczeństwem:  a) z przynajmniej jedną ofiarą śmiertelną lub przynajmniej 5 ciężko rannymi osobami, lub  b) powodujący znaczne zniszczenie pojazdu kolejowego, infrastruktury kolejowej lub środowiska, które mogą zostać natychmiast oszacowane przez komisję badającą wypadek na co najmniej 2 miliony euro; |  |
| Art. 3 pkt 13 | 13) „incydent” oznacza każde zdarzenie, inne niż wypadek lub poważny wypadek, mające wpływ na bezpieczeństwo eksploatacji kolei; | | T | Art. 4 pkt 47 utk | 47) incydent - każde zdarzenie, inne niż wypadek lub poważny wypadek, mające wpływ na bezpieczeństwo eksploatacji kolei; |  |
| Art. 3 pkt 14 | 14) „dochodzenie” oznacza proces realizowany w celu zapobiegania wypadkom i incydentom, obejmujący zbieranie i analizę informacji, wyciąganie wniosków, łącznie z ustaleniem przyczyn, oraz, gdzie to właściwe, opracowanie zaleceń w zakresie bezpieczeństwa; | | N | Art. 4 pkt 48 utk | 48) postępowanie - proces mający na celu zapobieganie wypadkom i incydentom obejmujący zbieranie i analizę informacji, wyciąganie wniosków dotyczących przyczyn wypadków i incydentów oraz w uzasadnionych przypadkach opracowanie zaleceń dotyczących bezpieczeństwa; |  |
| Art. 3 pkt 15 | 15) „przyczyny” oznaczają działania, zaniechania, zdarzenia lub warunki, lub ich kombinację, które doprowadziły do wypadku lub incydentu; | | N | - | - |  |
| Art. 3 pkt 16 | 16) „kolej lekka” oznacza miejski lub podmiejski kolejowy system transportowy charakteryzujący się wytrzymałością zderzeniową C-III lub C-IV (zgodnie z EN 15227:2011) oraz maksymalną wytrzymałością pojazdu wynoszącą 800kN (wzdłużna siła ściskająca w obszarze sprzęgu); systemy kolei lekkiej mogą korzystać z własnego, wydzielonego pasa drogowego lub dzielić go z ruchem drogowym i zazwyczaj nie dochodzi w ich ramach do wymiany pojazdów ze składami obsługującymi dalekobieżne przewozy pasażerskie lub towarowe; | | T | Art. 4 pkt 2e utk | 2e) kolej lekka - miejski lub podmiejski szynowy system transportowy charakteryzujący się wytrzymałością zderzeniową C-III lub C-IV, zgodnie z normą EN 15227:2011 oraz maksymalną wytrzymałością pojazdu wynoszącą 800 kN (wzdłużna siła ściskająca w obszarze sprzęgu); |  |
| Art. 3 pkt 17 | 17) „jednostka oceniająca zgodność” oznacza jednostkę notyfikowaną lub wyznaczoną jako wykonująca czynności z zakresu oceny zgodności, w tym wzorcowanie, badanie, certyfikację i inspekcję; po notyfikacji przez państwo członkowskie jednostka oceniająca zgodność jest klasyfikowana jako jednostka notyfikowana; po wyznaczeniu przez państwo członkowskie jednostka oceniająca zgodność jest klasyfikowana jako jednostka wyznaczona; | | N (przepis wdrożony w ramach implementacji dyrektywy 2016/797- szybka zmiana) | - | - |  |
| Art. 3 pkt 18 | 18) „składniki interoperacyjności” oznaczają składniki interoperacyjności zdefiniowane w art. 2 pkt 7 dyrektywy (UE) 2016/797; | | N | Art. 4 pkt 30 utk | 30) składnik interoperacyjności - podstawowe składniki, grupy składników, podzespoły lub zespoły, które są włączone lub które mają być włączone do podsystemu, od którego pośrednio lub bezpośrednio zależy interoperacyjność systemu kolei; składnikiem interoperacyjności jest również oprogramowanie |  |
| Art. 3 pkt 19 | 19) „dysponent” oznacza osobę fizyczną lub prawną, która – będąc właścicielem danego pojazdu lub mając prawo do użytkowania go – eksploatuje ten pojazd jako środek transportu i jest jako taka zarejestrowana w rejestrze pojazdów, o którym mowa w art. 47 dyrektywy (UE) 2016/797; | | T | Art. 4 pkt 6b utk | 6b) dysponent - podmiot będący właścicielem pojazdu kolejowego lub posiadający prawo do korzystania z niego jako środka transportu, wpisany do europejskiego rejestru pojazdów (EVR); |  |
| Art. 3 pkt 20 | 20) „podmiot odpowiedzialny za utrzymanie” oznacza podmiot odpowiedzialny za utrzymanie pojazdu, zarejestrowany jako taki w rejestrze pojazdów, o którym mowa w art. 47 dyrektywy (UE) 2016/797; | | T | Art. 4 pkt 6c utk | 6c) podmiot odpowiedzialny za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM) – podmiot obowiązany do zagwarantowania utrzymania pojazdu kolejowego, wpisany europejskiego rejestru pojazdów (EVR); |  |
| Art. 3 pkt 21 | 21) „pojazd” oznacza pojazd kolejowy zdatny do poruszania się na własnych kołach po liniach kolejowych, z napędem lub bez; pojazd składa się z co najmniej jednego podsystemu strukturalnego i funkcjonalnego; | | T | Art. 4 pkt 6 utk | 6) pojazd kolejowy - pojazd, składający się co najmniej z jednego podsystemu, dostosowany do poruszania się na własnych kołach po torach kolejowych, z napędem lub bez napędu; |  |
| Art. 3 pkt 22 | 22) „producent” oznacza producenta zdefiniowanego w art. 2 pkt 36 dyrektywy (UE) 2016/797; | | N | Art. 4 pkt 20 soz | 20) producencie - należy przez to rozumieć osobę fizyczną lub prawną albo jednostkę organizacyjną nieposiadającą osobowości prawnej, która wytwarza wyrób albo dla której ten wyrób zaprojektowano lub wytworzono, w celu wprowadzenia go do obrotu lub oddania do użytku pod własną nazwą lub znakiem towarowym; |  |
| Art. 3 pkt 23 | 23) „nadawca” oznacza przedsiębiorstwo, które nadaje towary we własnym imieniu lub w imieniu osoby trzeciej; | | T | Art. 4 pkt 60 utk | 60) nadawca – przedsiębiorstwo, które nadaje towary we własnym imieniu lub w imieniu osoby trzeciej; |  |
| Art. 3 pkt 24 | 24) „odbiorca” oznacza dowolną osobę fizyczną lub prawną, która odbiera towary zgodnie z umową przewozu; jeżeli operacja transportowa odbywa się bez umowy przewozu, za odbiorcę uważa się osobę fizyczną lub prawną, która przyjmuje odpowiedzialność za towary po ich nadejściu; | | T | Art. 4 pkt 61 utk | 61) odbiorca – dowolna osoba fizyczna lub prawna, która odbiera towary zgodnie z umową przewozu; jeżeli przewóz odbywa się bez umowy za odbiorcę uważa się osobę fizyczną lub prawną, która przyjmuje odpowiedzialność za towary po ich nadejściu; |  |
| Art. 3 pkt 25 | 25) „załadowca” oznacza przedsiębiorstwo, które dokonuje załadunku zapakowanych towarów, małych kontenerów lub cystern przenośnych na wagon lub do kontenera, lub które dokonuje załadunku kontenera, kontenera do przewozu luzem, wieloelementowego kontenera do gazu, kontenera-cysterny lub cysterny przenośnej na wagon; | | T | Art. 4 pkt 62 utk | 62) załadowca – przedsiębiorstwo, które dokonuje załadunku zapakowanych towarów, małych kontenerów lub cystern przenośnych na wagon lub do kontenera, lub które dokonuje załadunku kontenera, kontenera do przewozu luzem, wieloelementowego kontenera do gazu, kontenera-cysterny lub cysterny przenośnej na wagon; |  |
| Art. 3 pkt 26 | 26) „wyładowca” oznacza przedsiębiorstwo, które zdejmuje kontener, kontener do przewozu luzem, wieloelementowy kontener do gazu, kontener-cysternę lub cysternę przenośną z wagonu, lub przedsiębiorstwo, które wyładowuje towary zapakowane, małe kontenery lub cysterny przenośne z wagonu lub kontenera, lub przedsiębiorstwo, które wyładowuje towary z cysterny (wagonu-cysterny, cysterny odejmowalnej, cysterny przenośnej lub kontenera-cysterny) lub z wagonu-baterii lub wieloelementowego kontenera do gazu lub z wagonu, dużego kontenera lub małego kontenera do przewozu luzem lub kontenera do przewozu luzem; | | T | Art. 4 pkt 63 utk | 63) wyładowca – przedsiębiorstwo, które zdejmuje kontener, kontener do przewozu luzem, wieloelementowy kontener do gazu, kontener-cysternę lub cysternę przenośną z wagonu, lub przedsiębiorstwo, które wyładowuje towary zapakowane, małe kontenery lub cysterny przenośne z wagonu lub kontenera, lub przedsiębiorstwo, które wyładowuje towary z cysterny (wagonu-cysterny, cysterny odejmowalnej, cysterny przenośnej lub kontenera-cysterny) lub z wagonu-baterii lub wieloelementowego kontenera do gazu lub z wagonu, dużego kontenera lub małego kontenera do przewozu luzem lub kontenera do przewozu luzem; |  |
| Art. 3 pkt 27 | 27) „napełniający” oznacza przedsiębiorstwo, które dokonuje załadunku towarów do cysterny (w tym wagonu-cysterny, wagonu z cysterną odejmowalną, cysterny przenośnej lub kontenera-cysterny), na wagon, do dużego kontenera lub małego kontenera do przewozu luzem, na wagon-baterię lub do wieloelementowego kontenera do gazu; | | T | Art. 4 pkt 64 utk | 64) napełniający – przedsiębiorstwo, które dokonuje załadunku towarów do cysterny (w tym wagonu-cysterny, wagonu z cysterną odejmowalną, cysterny przenośnej lub kontenera-cysterny), na wagon, do dużego kontenera lub małego kontenera do przewozu luzem, na wagon-baterię lub do wieloelementowego kontenera do gazu; |  |
| Art. 3 pkt 28 | 28) „opróżniający” oznacza przedsiębiorstwo, które dokonuje wyładunku towarów z cysterny (w tym wagonu-cysterny, wagonu z cysterną odejmowalną, cysterny przenośnej lub kontenera-cysterny), z wagonu, z dużego kontenera lub małego kontenera do przewozu luzem, z wagonu-baterii lub z wieloelementowego kontenera do gazu; | | T | Art. 4 pkt 65 utk | 65) opróżniający – przedsiębiorstwo, które dokonuje wyładunku towarów z cysterny (w tym wagonu-cysterny, wagonu z cysterną odejmowalną, cysterny przenośnej lub kontenera-cysterny), z wagonu, z dużego kontenera lub małego kontenera do przewozu luzem, z wagonu-baterii lub z wieloelementowego kontenera do gazu; |  |
| Art. 3 pkt 29 | 29) „przewoźnik” oznacza przedsiębiorstwo realizujące operację transportową, zgodnie z umową przewozu; | | N | - | - |  |
| Art. 3 pkt 30 | 30) „podmiot zamawiający” oznacza podmiot publiczny lub prywatny, który zamawia zaprojektowanie lub budowę lub odnowienie lub modernizację podsystemu; | | N | Art. 4 pkt 6d utk | 6d) podmiot zamawiający - podmiot, który zamawia zaprojektowanie, budowę, odnowienie lub modernizację podsystemu, w szczególności przewoźnika kolejowego, zarządcę infrastruktury lub dysponenta; |  |
| Art. 3 pkt 31 | 31) „rodzaj działalności” oznacza rodzaj charakteryzujący się transportem pasażerskim, obejmujący lub nie przewozy kolejami dużych prędkości, przewozy towarowe, obejmujący lub nie przewozy ładunków niebezpiecznych, a także tylko usługi manewrowe; | | T | Art. 4 pkt 66 utk | 66) rodzaj działalności – przewozy pasażerskie mogące obejmować przewozy kolejami dużych prędkości, przewozy towarowe mogące obejmować przewozy ładunków niebezpiecznych lub wyłącznie manewrowy; |  |
| Art. 3 pkt 32 | 32) „zakres działalności” oznacza zakres określany w kategoriach liczby pasażerów lub wolumenu towarów oraz szacunkowej wielkości przedsiębiorstwa kolejowego wyrażonej liczbą pracowników pracujących w sektorze kolejowym (tj. mikroprzedsiębiorstwo, małe, średnie albo duże przedsiębiorstwo); | | T | Art. 4 pkt 67 utk | 67) zakres działalności – zakres określany w kategoriach liczby pasażerów lub wolumenu towarów oraz szacunkowej wielkości przewoźnika kolejowego wyrażonej liczbą pracowników pracujących w sektorze kolejowym; |  |
| Art. 3 pkt 33 | 33) „obszar działalności” oznacza sieć lub sieci w państwie członkowskim lub państwach członkowskich, w którym lub w których przedsiębiorstwo kolejowe zamierza prowadzić działalność. | | N | - | - |  |
| **Rozdział II** | **Rozwój bezpieczeństwa kolei i zarządzanie nim** | |  |  |  |  |
| Art. 4 ust. 1 | 1. Mając na celu rozwój i poprawę bezpieczeństwa kolei, państwa członkowskie – w ramach swoich kompetencji:  a) zapewniają ogólne zachowanie bezpieczeństwa kolei oraz, gdy jest to wykonalne w sposób rozsądny, stałą jego poprawę, uwzględniając rozwój prawa Unii i przepisów międzynarodowych oraz postęp techniczny i naukowy, a także przyznając priorytet zapobieganiu wypadkom; | | T | Wprowadzenie do wyliczenia w Art. 17 w ust. 1ba utk | 1ba. Zarządcy i przewoźnicy kolejowi zapewniają zachowanie bezpieczeństwa w systemie kolejowym dążąc do jego stałej poprawy, uwzględniając przy tym rozwój prawa unijnego, przepisów międzynarodowych, postęp techniczny i naukowy oraz nadzór nad ryzykiem związanym z prowadzoną działalnością w szczególności przez: |  |
|  | Art. 17 ust. 1ba pkt 5 utk | 5) priorytetowe traktowanie zapobiegania wypadkom; |  |
|  | b) zapewniają egzekwowanie obowiązujących przepisów w sposób otwarty i niedyskryminujący, wspierając rozwój jednolitego europejskiego systemu transportu kolejowego; | | N | Art. 8 § 1 Kpa | § 1. Organy administracji publicznej prowadzą postępowanie w sposób budzący zaufanie jego uczestników do władzy publicznej, kierując się zasadami proporcjonalności, bezstronności i równego traktowania. |  |
|  | c) zapewniają, aby środki stosowane dla rozwoju i poprawy bezpieczeństwa kolei uwzględniały potrzebę podejścia systemowego; | | T | Art. 17 ust. 1ba pkt 4 utk | 4) stosowanie systemowego podejścia do rozwoju i poprawy bezpieczeństwa; |  |
|  | d) zapewniają, aby odpowiedzialność za bezpieczne funkcjonowanie systemu kolei Unii i nadzór nad ryzykiem z tym związanym spoczywała na zarządcach infrastruktury i przedsiębiorstwach kolejowych – na każdym w odniesieniu do jego części systemu – zobowiązując je do: | | T | Art. 17 ust. 1ba utk | 1ba. Zarządcy i przewoźnicy kolejowi zapewniają zachowanie bezpieczeństwa w systemie kolejowym (…) |  |
|  | (i) wdrożenia niezbędnych środków nadzoru ryzyka, o których mowa w art. 6 ust. 1 lit. a), w odpowiednich przypadkach we współpracy ze sobą; | | T | Art. 17 ust. 1ba pkt 1 utk | 1) wdrażanie metod wyceny i oceny ryzyka, o których mowa w przepisach dotyczących wspólnych metod oceny bezpieczeństwa (CSM) we współpracy ze sobą i innymi podmiotami ; |  |
|  | (ii) stosowania przepisów unijnych i krajowych; | | T | Art. 17 ust. 1ba pkt 2 utk | 2) stosowanie przepisów Unii Europejskiej i krajowych; |  |
|  | (iii) ustanowienia systemu zarządzania bezpieczeństwem zgodnie z niniejszą dyrektywą; | | T | Art. 17 ust. 1ba pkt 3 utk | 3) ustanowienie i stosowanie systemu zarządzania bezpieczeństwem; |  |
|  | e) bez uszczerbku dla odpowiedzialności cywilnej, zgodnej z wymogami prawnymi państw członkowskich, zapewniają, aby każdy zarządca infrastruktury i każde przedsiębiorstwo kolejowe były odpowiedzialne za swoją część systemu i jej bezpieczne funkcjonowanie, włączając dostawę materiałów i kontraktowanie usług wobec użytkowników, klientów, zainteresowanych pracowników i innych podmiotów, o których mowa w ust. 4; | | T | Art. 17 ust. 1ba utk | 1ba. Zarządcy i przewoźnicy kolejowi zapewniają zachowanie bezpieczeństwa w systemie kolejowym dążąc do jego stałej poprawy, uwzględniając przy tym rozwój prawa unijnego, przepisów międzynarodowych, postęp techniczny i naukowy oraz nadzór nad ryzykiem związanym z prowadzoną działalnością w szczególności przez: (…) |  |
|  |  | |  | Art. 17a ust. 2 pkt 5 utk | 2. Zarządcy i przewoźnicy kolejowi tworzą udokumentowane systemy zarządzania bezpieczeństwem, które: (…)  5) zapewniają nadzór nad wszystkimi ryzykami związanym z prowadzoną działalnością, łącznie z ryzykiem podwykonawców, dostawców materiałów i usług, ryzykiem społecznym oraz ryzykiem działalności innych podmiotów i osób trzecich |  |
|  | f) opracowują i publikują roczne plany bezpieczeństwa określające środki przewidziane dla osiągnięcia CST; oraz | | T | Art. 17aa ust. 3 pkt 3 | 3. Prezes UTK sporządza roczny raport w sprawie bezpieczeństwa zawierający: (…)  3) krajowy plan bezpieczeństwa określający działania przewidziane do osiągnięcia wspólnych celów bezpieczeństwa (CST). |  |
|  | g) w odpowiednich przypadkach wspierają Agencję w jej działaniach służących monitorowaniu rozwoju bezpieczeństwa kolei na szczeblu unijnym. | | T | Art. 15ab ust. 1 pkt 5 utk | 1. Prezes UTK współpracuje z Agencją w szczególności w zakresie: (…)  5) monitorowania rozwoju bezpieczeństwa kolei. |  |
| Art. 4 ust. 2 | 2. Agencja zapewnia, w granicach swoich kompetencji, ogólne utrzymanie bezpieczeństwa kolei oraz, gdy jest to wykonalne w sposób rozsądny, stałą jego poprawę, uwzględniając rozwój prawa Unii i postęp techniczny i naukowy oraz przyznając priorytet zapobieganiu poważnym wypadkom. | | N (przepis dotyczy Agencji) | - | - | - |
| Art. 4 ust. 3 | 3. Przedsiębiorstwa kolejowe i zarządcy infrastruktury:  a) wdrażają niezbędne środki nadzoru ryzyka, o których mowa w art. 6 ust. 1 lit. a), w odpowiednich przypadkach we współpracy ze sobą i z innymi podmiotami; | | T | Art. 17 ust. 1ba pkt 1 utk | 1) wdrażanie metod wyceny i oceny ryzyka, o których mowa w przepisach dotyczących wspólnych metod oceny bezpieczeństwa (CSM) we współpracy ze sobą i innymi podmiotami ; |  |
|  | b) w swoich systemach zarządzania bezpieczeństwem uwzględniają ryzyka związane z działaniami innych podmiotów i stron trzecich; | | T | Art. 17a ust. 2 pkt 5 utk | 2. Zarządcy i przewoźnicy kolejowi tworzą udokumentowane systemy zarządzania bezpieczeństwem, które: (…)  5) zapewniają nadzór nad wszystkimi ryzykami związanym z prowadzoną działalnością, łącznie z ryzykiem podwykonawców, dostawców materiałów i usług, ryzykiem społecznym oraz ryzykiem działalności innych podmiotów i osób trzecich; |  |
|  | c) w stosownych przypadkach umownie zobowiązują pozostałe podmioty, o których mowa w ust. 4, mające potencjalny wpływ na bezpieczne funkcjonowanie systemu kolei Unii, do wdrożenia niezbędnych środków kontroli ryzyka; oraz  d) zapewniają, by ich wykonawcy stosowali środki kontroli ryzyka poprzez stosowanie CSM do monitorowania procesów określonych w CSM dotyczących monitorowania, o których mowa w art. 6 ust. 1 lit. c), oraz że powyższe jest zawarte w umowach, które na wniosek Agencji lub krajowego organu ds. bezpieczeństwa są ujawniane. | | T | Art. 17 ust. 1ba pkt 6 utk | 1ba. Zarządcy i przewoźnicy kolejowi zapewniają zachowanie bezpieczeństwa w systemie kolejowym dążąc do jego stałej poprawy, uwzględniając przy tym rozwój prawa unijnego, przepisów międzynarodowych, postęp techniczny i naukowy oraz nadzór nad ryzykiem związanym z prowadzoną działalnością w szczególności przez: (…)  6) umowne zobowiązanie, by podmioty, o których mowa w ust. 1bb, współpracujące z nimi i mające wpływ na bezpieczeństwo kolei wdrażały niezbędne środki kontroli ryzyka oraz stosowały wspólną metodę bezpieczeństwa (CSM) w zakresie monitorowania; |  |
|  |  | |  |
|  |  | |  | Art. 15 ust. 1b utk | 1b. Uprawnienia, o których mowa w ust. 1 pkt 1 i 2, przysługują także pracownikom Agencji w związku z wykonywaniem zadań, o których mowa w art. 14 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 2016/796 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie Agencji Kolejowej Unii Europejskiej i uchylenia rozporządzenia (WE) nr 881/2004. |  |
| Art. 4 ust. 4 | 4. Bez uszczerbku dla obowiązków przedsiębiorstw kolejowych i zarządców infrastruktury, o których mowa w ust. 3, podmioty odpowiedzialne za utrzymanie i wszystkie inne podmioty, które mają potencjalny wpływ na bezpieczne funkcjonowanie systemu kolei Unii, w tym producenci, dostawcy usług utrzymania, dysponenci, dostawcy usług, podmioty zamawiające, przewoźnicy, nadawcy, odbiorcy, załadowcy, wyładowcy, napełniający i opróżniający: | | T | Art. 17 ust. 1bb utk | 1bb. Producenci, podmioty odpowiedzialne za utrzymanie, dostawcy usług, materiałów i części, dysponenci, podmioty zamawiające, nadawcy, odbiorcy, załadowcy, wyładowcy, napełniający i opróżniający, obowiązani są do: |  |
|  | a) wdrażają niezbędne środki kontroli ryzyka, w odpowiednich przypadkach we współpracy z innymi podmiotami; | | T | Art. 17 ust. 1bb pkt 1 utk | 1) wdrażania niezbędnych środków kontroli ryzyka, w odpowiednich przypadkach przy wzajemnej współpracy oraz współpracy z innymi podmiotami; |  |
|  | b) zapewniają, aby dostarczone przez nich: podsystemy, akcesoria, sprzęt i usługi były zgodne z wyszczególnionymi wymogami i warunkami użytkowania, tak że mogą być bezpiecznie użytkowane przez dane przedsiębiorstwo kolejowe lub danego zarządcę infrastruktury. | | T | Art. 17 ust. 1bb pkt 2 utk | 2) zapewnienia, że dostarczone przez nich: podsystemy, akcesoria, sprzęt i usługi były zgodne z wymogami i warunkami użytkowania określonymi w zamówieniach oraz mogą być bezpiecznie użytkowane; |  |
| Art. 4 ust. 5 | 5. Przedsiębiorstwa kolejowe, zarządcy infrastruktury oraz każdy podmiot, o którym mowa w ust. 4, który wykrywa lub jest informowany o zagrożeniu bezpieczeństwa związanym z wadami i niezgodnością konstrukcji z przepisami lub wadliwym funkcjonowaniem sprzętu technicznego, w tym dotyczącymi podsystemów strukturalnych, lub który jest o takich zagrożeniach informowany, podejmuje następujące działania, w granicach swoich odpowiednich kompetencji:  a) podejmuje wszelkie środki naprawcze, aby wyeliminować wykryte zagrożenie bezpieczeństwa;  b) zgłasza te zagrożenia odnośnym zaangażowanym stronom, aby umożliwić im podjęcie wszelkich dalszych działań naprawczych i zapewnić ciągłe osiąganie przez system kolei Unii parametrów bezpieczeństwa. Agencja może ustanowić narzędzie ułatwiające tę wymianę informacji między właściwymi podmiotami, uwzględniając prywatność danych użytkowników, wyniki analizy kosztów i korzyści, a także aplikacje informatyczne i rejestry już utworzone przez Agencję. | | T | Art. 17 ust. 1bb pkt 3 utk | 3) podejmowania środków naprawczych, w przypadku wykrycia lub powzięcia informacji o zagrożeniu bezpieczeństwa związanym z wadami i niezgodnością konstrukcji z przepisami lub wadliwym funkcjonowaniem sprzętu technicznego, w tym dotyczącymi podsystemów strukturalnych, mających na celu wyeliminowanie wykrytych zagrożeń. |  |
|  | T | Art. 17 ust. 1ba pkt 7 utk | 7) podejmowania środków naprawczych, w przypadku wykrycia lub powzięcia informacji o zagrożeniu bezpieczeństwa związanym z wadami i niezgodnością konstrukcji z przepisami lub wadliwym funkcjonowaniem sprzętu technicznego, w tym dotyczącymi podsystemów strukturalnych, mających na celu wyeliminowanie wykrytych zagrożeń bezpieczeństwa, oraz informowania o tych zagrożeniach inne zainteresowane strony. |  |
| Art. 4 ust. 6 | 6. W przypadku wymiany wagonów między przedsiębiorstwami kolejowymi każdy uczestniczący podmiot wymienia wszelkie informacje mające związek z bezpieczną eksploatacją, w tym – ale nie wyłącznie – stan i historię danego pojazdu, elementy dokumentacji dotyczącej utrzymania do celów identyfikowalności, identyfikowalność operacji załadunku i listy przewozowe. | | T | Art. 17 ust. 1e utk | 1e. W przypadku przekazywania wagonów między przewoźnikami kolejowymi każdy uczestniczący w przekazywaniu podmiot przekazuje informacje mające związek z bezpieczną eksploatacją wagonów, w tym dotyczące stanu i historii utrzymania danego wagonu, elementy dokumentacji dotyczącej utrzymania, informacje identyfikujące operacje załadunku i listy przewozowe. |  |
| Art. 5 ust. 1 | 1. Aby ułatwić ocenę spełnienia CST oraz umożliwić monitorowanie ogólnego rozwoju bezpieczeństwa kolei, państwa członkowskie zbierają informacje o CSI poprzez roczne sprawozdania krajowych organów ds. bezpieczeństwa, o których mowa w art. 19. | | T | Art. 17aa ust. 3 utk | 3. Prezes UTK sporządza roczny raport w sprawie bezpieczeństwa zawierający:  1) informacje o:  a) stanie bezpieczeństwa kolei z uwzględnieniem realizacji wspólnych wskaźników bezpieczeństwa (CSI) na poziomie krajowym i realizacji krajowego planu bezpieczeństwa, |  |
| Art. 5 ust. 2 | 2. CSI określono w załączniku I. | | T | Art. 17ac utk | Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, wspólne wskaźniki bezpieczeństwa (CSI), sposób ich obliczania i zestawiania, uwzględniając potrzebę zwiększenia poziomu bezpieczeństwa kolei oraz jednolitego postępowania przy ich obliczaniu i zestawianiu. |  |
| Art. 6 ust. 1 | 1. CSM określają, jak oceniać poziomy bezpieczeństwa, osiąganie wymagań bezpieczeństwa oraz zgodność z innymi wymaganiami dotyczącymi bezpieczeństwa – w tym, w odpowiednich przypadkach, przy pomocy niezależnej jednostki oceniającej – poprzez opracowanie i zdefiniowanie: | | N (przepisy dotyczą Komisji) | - | - | - |
|  | a) metod wyceny i oceny ryzyka; | | N | - | - | - |
|  | b) metod oceny zgodności z wymaganiami zawartymi w certyfikatach bezpieczeństwa oraz autoryzacjach w zakresie bezpieczeństwa, wydanych zgodnie z art. 10 oraz 12; | | N | - | - | - |
|  | c) metod nadzoru, które mają być stosowane przez krajowe organy ds. bezpieczeństwa, oraz metod monitorowania, które mają być stosowane przez przedsiębiorstwa kolejowe, zarządców infrastruktury oraz podmioty odpowiedzialne za utrzymanie; | | N | - | - | - |
|  | d) metod oceny poziomu bezpieczeństwa i parametrów bezpieczeństwa operatorów kolei na szczeblu krajowym i Unii; | | N | - | - | - |
|  | e) metod oceny spełnienia wymagań bezpieczeństwa na szczeblu krajowym i Unii; oraz | | N | - | - | - |
|  | f) wszelkich innych metod obejmujących procesy systemu zarządzania bezpieczeństwem, które wymagają harmonizacji na szczeblu Unii. | | N | - | - | - |
| Art. 6 ust. 2 | 2. Komisja w drodze aktów wykonawczych udziela Agencji upoważnienia do opracowania projektu CSM i ich zmian oraz przedstawienia Komisji odpowiednich zaleceń, na podstawie wyraźnie uzasadnionej potrzeby opracowania nowych lub dokonania zmiany istniejących CSM oraz ich oddziaływania na istniejące przepisy i na poziom bezpieczeństwa systemu kolei Unii. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 28 ust. 3. Jeżeli komitet, o którym mowa w art. 28 (zwany dalej „Komitetem”), nie wyda opinii, Komisja nie przyjmuje projektu aktu wykonawczego i zastosowanie ma art. 5 ust. 4 akapit trzeci rozporządzenia (UE) nr 182/2011. | | N | - | - | - |
|  | Przy opracowywaniu, przyjmowaniu i zmianie CSM uwzględnia się opinię użytkowników, krajowych organów ds. bezpieczeństwa oraz zainteresowanych stron, w tym – w stosownych przypadkach – partnerów społecznych. Zalecenia obejmują sprawozdanie z wyników takich konsultacji oraz sprawozdanie z oceny skutków nowych lub zmienionych CSM, która ma zostać przyjęta. | | N | - | - | - |
| Art. 6 ust. 3 | 3. Wykonując upoważnienie, o którym mowa w ust. 2, Agencja lub Komisja systematycznie i regularnie informują Komitet o pracach przygotowawczych dotyczących CSM. Podczas takich prac Komisja może przekazywać Agencji wszelkie użyteczne zalecenia dotyczące CSM i analizy kosztów i korzyści. W szczególności Komisja może zażądać, by Agencja przeanalizowała rozwiązania alternatywne i umieściła oceny kosztów i korzyści dla tych alternatywnych rozwiązań w sprawozdaniu załączonym do projektu CSM.  W realizacji zadań, o których mowa w akapicie pierwszym, Komisję wspiera Komitet. | | N | - | - | - |
| Art. 6 ust. 4 | 4. Komisja analizuje zalecenie wydane przez Agencję, by sprawdzić, czy upoważnienie, o którym mowa w ust. 2, jest realizowane. Jeżeli nie jest ono realizowane, Komisja zwraca się do Agencji, by dokonała przeglądu jej zalecenia i wskazała, które punkty upoważnienia nie są realizowane. Z uzasadnionych powodów Komisja może podjąć decyzję o zmianie upoważnienia udzielonego Agencji zgodnie z procedurą określoną w ust. 2.  W realizacji zadań, o których mowa w akapicie pierwszym, Komisję wspiera Komitet. | | N | - | - | - |
| Art. 6 ust. 5 | 5. CSM są regularnie aktualizowane z uwzględnieniem doświadczeń zebranych przy ich stosowaniu oraz globalnego rozwoju bezpieczeństwa kolei, a także w celu ogólnego utrzymania poziomu bezpieczeństwa i – gdy jest to wykonalne w sposób rozsądny – jego ciągłej poprawy. | | N | - | - | - |
| Art. 6 ust. 6 | 6. Na podstawie zalecenia wydanego przez Agencję i po analizie, o której mowa w ust. 4 niniejszego artykułu, Komisja jest upoważniona do przyjęcia aktów delegowanych zgodnie z art. 27, dotyczących treści CSM i wszelkich ich zmian. | | N | - | - | - |
| Art. 6 ust. 7 | 7. Państwa członkowskie niezwłocznie dokonują w swoich krajowych przepisach koniecznych zmian w świetle przyjęcia CSM i ich zmian. | | N (nie wymaga transpozycji - państwa członkowskie UE zawsze mają obowiązek dostosowania swoich przepisów do unijnych) | - | - | - |
| Art. 7 ust. 1 | 1. CST ustanawiają minimalne poziomy bezpieczeństwa, które mają być osiągnięte przez cały system oraz, w miarę możliwości, przez różne części systemu kolei w każdym państwie członkowskim i w Unii. CST mogą być wyrażone w kryteriach akceptacji ryzyka lub poziomach wymagań bezpieczeństwa i uwzględniają w szczególności: | | N | - | - | - |
|  | a) ryzyka indywidualne dotyczące pasażerów, personelu, w tym także pracowników lub podwykonawców, użytkowników przejazdów kolejowych i innych osób oraz, bez uszczerbku dla istniejących krajowych i międzynarodowych zasad dotyczących odpowiedzialności, ryzyka indywidualne dotyczące intruzów; | | N | - | - | - |
|  | b) ryzyka społeczne. | | N | - | - | - |
| Art. 7 ust. 2 | 2. Komisja, w drodze aktów wykonawczych, udziela Agencji upoważnienia do opracowania projektu CST i ich zmian oraz przedstawienia Komisji odpowiednich zaleceń, na podstawie wyraźnie uzasadnionej potrzeby opracowania nowych lub dokonania zmiany istniejących CST oraz ich oddziaływania na istniejące przepisy. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 28 ust. 3. Jeżeli Komitet nie wyda opinii, Komisja nie przyjmuje projektu aktu wykonawczego i zastosowanie ma art. 5 ust. 4 akapit trzeci rozporządzenia (UE) nr 182/2011. | | N | - | - | - |
| Art. 7 ust. 3 | 3. Wykonując upoważnienie, o którym mowa w ust. 2, Agencja lub Komisja systematycznie i regularnie informują Komitet o pracach przygotowawczych dotyczących CST. Podczas takich prac Komisja może przekazywać Agencji wszelkie użyteczne zalecenia dotyczące CST i analizy kosztów i korzyści. W szczególności Komisja może zażądać, by Agencja przeanalizowała rozwiązania alternatywne i umieściła oceny kosztów i korzyści dla tych alternatywnych rozwiązań w sprawozdaniu załączonym do projektu CST.  W realizacji zadań, o których mowa w akapicie pierwszym, Komisję wspiera Komitet. | | N | - | - | - |
| Art. 7 ust. 4 | 4. Komisja analizuje zalecenie wydane przez Agencję, by sprawdzić, czy upoważnienie, o którym mowa w ust. 2, jest realizowane. Jeżeli nie jest ono realizowane, Komisja zwraca się do Agencji, by dokonała przeglądu swojego zalecenia i wskazała, które punkty upoważnienia nie są realizowane. Z uzasadnionych powodów Komisja może podjąć decyzję o zmianie upoważnienia udzielonego Agencji zgodnie z procedurą przedstawioną w ust. 2.  W realizacji zadań, o których mowa w akapicie pierwszym, Komisję wspiera Komitet. | | N | - | - | - |
| Art. 7 ust. 5 | 5. CST są regularnie aktualizowane z uwzględnieniem globalnego rozwoju bezpieczeństwa kolei. Aktualizacje CST odzwierciedlają wszelkie obszary priorytetowe, w których należy jeszcze podnieść poziom bezpieczeństwa. | | N | - | - | - |
| Art. 7 ust. 6 | 6. Na podstawie zalecenia wydanego przez Agencję i po analizie, o której mowa w ust. 4 niniejszego artykułu, Komisja jest upoważniona do przyjęcia aktów delegowanych zgodnie z art. 27, dotyczących treści CST i wszelkich ich zmian. | | N | - | - | - |
| Art. 7 ust. 7 | 7. Państwa członkowskie dokonują koniecznych zmian w swych krajowych przepisach w celu osiągnięcia przynajmniej CST i wszelkich zmienionych CST, zgodnie z załączonym do nich harmonogramem wdrożenia. Zmiany te są uwzględnione w rocznych planach bezpieczeństwa, o których mowa w art. 4 ust. 1 lit. f). Państwa członkowskie powiadamiają Komisję o tych przepisach zgodnie z art. 8. | | N (nie wymaga transpozycji - państwa członkowskie UE zawsze mają obowiązek dostosowania swoich przepisów do unijnych) | - | - | - |
| Art. 8 ust. 1 | 1. Krajowe przepisy zgłoszone do dnia 15 czerwca 2016 r. zgodnie z dyrektywą 2004/49/WE mają zastosowanie, jeżeli: | | N | - | Treść tych przepisów może zostać jedynie skonsumowana w ramach nowelizacji ustawy i aktów wykonawczych poprzez odpowiednie uksztaltowanie przepisów ustawy, w szczególności delegacji do wydania aktów wykonawczych. Przenoszenie tej treści do ustawy nie znajduje jednak uzasadnienia, gdyż jeżeli przepisy mają „nie mieć zastosowania” należy je usunąć z odpowiednich aktów prawnych. | - |
|  | a) odpowiadają jednemu z typów określonych w załączniku II, oraz | | N | - | - |
|  | b) są zgodne z prawem Unii, w tym w szczególności z TSI, CST i CSM, oraz | | N | - | - |
|  | c) nie prowadziłyby do arbitralnej dyskryminacji lub ukrytych ograniczeń w odniesieniu do usług transportu kolejowego między państwami członkowskimi. | | N | - | - |
| Art. 8 ust. 2 | 2. Do dnia 16 czerwca 2018 r. państwa członkowskie dokonują przeglądu przepisów krajowych, o których mowa w ust. 1, i uchylają: | | N | - | - |
|  | a) przepisy krajowe, które nie zostały zgłoszone lub które nie spełniają kryteriów określonych w ust. 1; | | N | - | - |
|  | b) przepisy krajowe, które stały się zbyteczne wskutek opracowania prawa Unii, w szczególności TSI, CST i CSM. | | N | - | - |
|  | W tym celu państwa członkowskie mogą zastosować narzędzie zarządzania przepisami, o którym mowa w art. 27 ust. 4 rozporządzenia (UE) 2016/796, i mogą zwrócić się do Agencji o przeanalizowanie konkretnych przepisów z zastosowaniem kryteriów określonych w niniejszym ustępie. | | N | - | - |
| Art. 8 ust. 3 | 3. Państwa członkowskie mogą ustanawiać nowe przepisy krajowe zgodnie z niniejszą dyrektywą tylko w następujących przypadkach: | | N | - | - | - |
|  | a) jeżeli przepisy dotyczące istniejących metod oceny bezpieczeństwa nie są objęte CSM; | | N | - | - | - |
|  | b) jeżeli zasady funkcjonowania sieci kolejowej nie są jeszcze objęte TSI; | | N | - | - | - |
|  | c) jako środek zapobiegawczy w trybie pilnym, w szczególności w następstwie wypadku lub incydentu; | | N | - | - | - |
|  | d) jeżeli uprzednio zgłoszony przepis musi zostać zmieniony; | | N | - | - | - |
|  | e) jeżeli przepisy dotyczące wymagań wobec personelu wykonującego zadania krytyczne dla bezpieczeństwa, obejmujących kryteria doboru, stan zdrowia fizycznego i psychicznego oraz szkolenie zawodowe, nie zostały jeszcze ujęte w TSI lub w dyrektywie 2007/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady. | | N | - | - | - |
| Art. 8 ust. 4 | 4. Państwa członkowskie przekazują projekt nowych przepisów krajowych Agencji i Komisji do rozważenia w odpowiednim czasie i z zachowaniem terminów, o których mowa w art. 25 ust. 1 rozporządzenia (UE) 2016/796, przed spodziewanym wprowadzeniem do krajowego systemu prawnego proponowanego nowego przepisu wraz z uzasadnieniem jego wprowadzenia za pośrednictwem odpowiedniego systemu informatycznego zgodnie z art. 27 rozporządzenia (UE) 2016/796. Państwa członkowskie zapewniają, by projekt był w dostatecznym stopniu dopracowany, aby Agencja mogła przeprowadzić jego analizę zgodnie z art. 25 ust. 2 rozporządzenia (UE) 2016/796. | | N | - | - | - |
|  |
| Art. 8 ust. 5 | 5. W przypadku pilnych środków zapobiegawczych państwa członkowskie mogą przyjąć i natychmiast zastosować nowy przepis. Taki przepis jest zgłaszany zgodnie z art. 27 ust. 2 rozporządzenia (UE) 2016/796 i z zastrzeżeniem oceny dokonywanej przez Agencję zgodnie z art. 26 ust. 1, 2 i 5 rozporządzenia (UE) 2016/796. | | N | - | - |  |
| Art. 8 ust. 6 | 6. Jeżeli Agencja stwierdzi istnienie jakiegokolwiek krajowego przepisu, zgłoszonego lub nie, który stał się zbędny lub jest sprzeczny z CSM lub z jakimkolwiek innym prawem Unii przyjętym po wprowadzeniu przedmiotowego przepisu krajowego, stosuje się procedurę ustanowioną w art. 26 rozporządzenia (UE) 2016/796. | | N (przepis dotyczy Agencji) | - | - |  |
| Art. 8 ust. 7 | 7. Państwa członkowskie zgłaszają Agencji i Komisji przyjęte przepisy krajowe. Używają w tym celu odpowiedniego systemu informatycznego zgodnie z art. 27 rozporządzenia (UE) 2016/796. Państwa członkowskie zapewniają, aby obowiązujące przepisy krajowe były łatwo dostępne, upublicznione i aby były sformułowane przy użyciu terminologii, którą są w stanie zrozumieć wszystkie zainteresowane strony. Państwa członkowskie mogą zostać poproszone o dostarczenie dodatkowych informacji na temat swoich przepisów krajowych. | | N | - | - | - |
|  |
| Art. 8 ust. 8 | 8. Państwa członkowskie mogą postanowić, że nie będą zgłaszać przepisów i ograniczeń o ściśle lokalnym charakterze. W takim przypadku państwa członkowskie umieszczają wzmiankę o tych przepisach i ograniczeniach w rejestrze infrastruktury, o którym mowa w art. 49 dyrektywy (UE) 2016/797 lub wskazują miejsca ich publikacji w regulaminie sieci, o którym mowa w art. 27 dyrektywy 2012/34/UE. | | N (przepis opcjonalny) | - | - | - |
| Art. 8 ust. 9 | 9. Przepisy krajowe zgłoszone zgodnie z niniejszym artykułem nie podlegają procedurze powiadamiania ustanowionej w dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/1535. | | N | Art. 17ac ust. 9 utk |  | - |
| Art. 8 ust. 10 | 10. Projekt przepisów krajowych oraz obowiązujące przepisy krajowe badane są przez Agencję zgodnie z procedurami określonymi w art. 25 i 26 rozporządzenia (UE) 2016/796. | | N (przepis dotyczy Agencji) | - | - | - |
| Art. 8 ust. 11 | 11. Bez uszczerbku dla ust. 8 przepisy krajowe, które nie zostały zgłoszone zgodnie z niniejszym artykułem, nie mają zastosowania do celów niniejszej dyrektywy. | | N (dla państw członkowskich UE wiążące są wyroki TSUE a nie opinia KE) | - | - | - |
| Art. 9 ust. 1 | 1. Zarządcy infrastruktury oraz przedsiębiorstwa kolejowe ustanawiają swoje odnośne systemy zarządzania bezpieczeństwem w celu zapewnienia, by system kolei Unii był zdolny spełniać przynajmniej CST i był zgodny z wymogami dotyczącymi bezpieczeństwa ustanowionymi w TSI oraz by stosowane były właściwe części CSM i krajowe przepisy zgłoszone zgodnie z art. 8. | | T | Art. 17a ust. 1 utk | 1. Zarządcy i przewoźnicy kolejowi tworzą i stosują systemy zarządzania bezpieczeństwem w celu zapewnienia, że system kolejowy zdolny spełniać wspólne cele bezpieczeństwa (CST) jest zgodny z wymaganiami dotyczącymi bezpieczeństwa ustanowionymi w TSI, przy stosowaniu wspólnych metod oceny bezpieczeństwa (CSM) i przepisów krajowych w zakresie bezpieczeństwa i w zakresie interoperacyjności. |  |
| Art. 9 ust. 2 | 2. Wszystkie właściwe części systemu zarządzania bezpieczeństwem muszą być udokumentowane, w szczególności opisany musi być rozkład odpowiedzialności w strukturach organizacyjnych zarządcy infrastruktury lub przedsiębiorstwa kolejowego. Dokumentacja musi wskazywać, jak kierownictwo zapewnia kontrolę na różnych poziomach, jaki jest w tym udział pracowników i ich przedstawicieli na wszystkich poziomach oraz jak jest zapewniane ciągłe doskonalenie systemu zarządzania bezpieczeństwem. Istnieć musi jasne zobowiązanie do spójnego stosowania wiedzy na temat czynnika ludzkiego i stosownych metod. Wykorzystując system zarządzania bezpieczeństwem, zarządcy infrastruktury i przedsiębiorstwa kolejowe propagują relacje oparte na wzajemnym zaufaniu, pewności i uczeniu się, w ramach których zachęca się personel do przyczyniania się do rozwoju bezpieczeństwa, przy jednoczesnym zapewnianiu poufności. | | T | Art. 17a ust. 2 pkt 2-4 utk | 2. Zarządcy i przewoźnicy kolejowi tworzą udokumentowane systemy zarządzania bezpieczeństwem, które: (…)  2) określają rozkład odpowiedzialności w strukturach organizacyjnych za procesy wykonywane w ramach systemu,  3) wskazują, w jaki sposób kierownictwo zapewnia kontrolę na różnych poziomach oraz jaki jest w tym udział osób zatrudnionych ich przedstawicieli na wszystkich poziomach;  4) opisują, w jaki sposób zapewniane jest ciągłe doskonalenie systemu; |  |
|  | Art. 17a ust. 4 utk | 4. Zarządcy i przewoźnicy kolejowi nie rzadziej niż raz na trzy miesiące udostępniają osobom zatrudnionym wykaz przeprowadzonych ocen znaczenia zmiany i procesów zarządzania ryzykiem zgodnie z rozporządzeniem Komisji (UE) nr 402/2013 z dnia 30 kwietnia 2013 r. w sprawie wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w zakresie wyceny i oceny ryzyka i uchylającym rozporządzenie (WE) nr 352/2009 (Dz. Urz. UE L 121 z 03.05.2013, str. 8, z późn. zm.1)), zwanym dalej „rozporządzeniem (UE) 402/2013”, w zakresie dotyczącym obowiązków osób zatrudnionych oraz warunków i bezpieczeństwa pracy |  |
| Art. 9 ust. 3 | 3. System zarządzania bezpieczeństwem obejmuje następujące podstawowe elementy: | | T | Art. 17a ust. 3 utk | Podstawowymi elementami systemu zarządzania bezpieczeństwem są: |  |
|  | a) politykę bezpieczeństwa zatwierdzoną przez dyrektora zarządzającego organizacji i przekazaną wszystkim pracownikom; | | T | Art. 17a ust. 3 pkt 1 utk | 1) polityka bezpieczeństwa zatwierdzona przez zarządcę lub przewoźnika kolejowego i przekazaną wszystkim osobom zatrudnionym; |  |
|  | b) ilościowe i jakościowe cele organizacji dla utrzymania i polepszenia bezpieczeństwa oraz plany i procedury realizacji tych celów; | | T | Art. 17a ust. 3 pkt 10 utk | 10) ilościowe i jakościowe cele organizacji dla utrzymania i polepszenia bezpieczeństwa oraz plany i procedury realizacji tych celów; |  |
|  | c) procedury służące osiąganiu istniejących, nowych i zmienionych norm technicznych i operacyjnych lub innych nakazowych warunków ustanowionych w TSI, przepisach krajowych, o których mowa w art. 8 oraz załączniku II, w innych właściwych przepisach lub w decyzjach organów; | | T | Art. 17a ust. 3 pkt 2 utk | 2) procedury służące osiąganiu istniejących, nowych i zmienionych norm technicznych i operacyjnych lub innych warunków ustanowionych w TSI, przepisach krajowych lub w decyzjach organów; |  |
|  | d) procedury służące do zapewnienia zgodności z normami i innymi nakazowymi warunkami w całym cyklu życia sprzętu i okresie działalności; | | T | Art. 17a ust. 3 pkt 3 utk | 3) procedury służące do zapewnienia zgodności z normami i innymi warunkami w całym cyklu życia sprzętu i okresie działalności; |  |
|  | e) procedury i metody określania ryzyka, przeprowadzania ocen ryzyka i stosowania środków kontroli ryzyka w sytuacjach, kiedy zmiana warunków prowadzenia działalności lub wprowadzenie nowego materiału powoduje nowe ryzyko dla infrastruktury lub interfejsu człowiek-maszyna-organizacja; | | T | Art. 17a ust. 3 pkt 6 utk | 6) procedury i metody określania ryzyka, przeprowadzania ocen ryzyka i stosowania środków kontroli ryzyka w sytuacjach, kiedy zmiana warunków prowadzenia działalności lub wprowadzenie nowego materiału powoduje nowe ryzyko dla infrastruktury lub interfejsu człowiek-maszyna-organizacja; |  |
|  | f) określenie programów szkolenia personelu i systemów dla zapewnienia, aby kompetencje personelu były utrzymywane, a zadania wykonywane odpowiednio, w tym ustalenia dotyczące stanu zdrowia fizycznego i psychicznego; | | T | Art. 17a ust. 3 pkt 4 utk | 4) określenie programów szkolenia personelu i systemów dla zapewnienia, aby kompetencje personelu były utrzymywane, a zadania wykonywane odpowiednio, w tym ustalenia dotyczące stanu zdrowia fizycznego i psychicznego; |  |
|  | g) ustalenia zapewniające odpowiedni dostęp do informacji w ramach organizacji oraz, w stosownych przypadkach, wymianę informacji między organizacjami działającymi w ramach danego systemu kolei; | | T | Art. 17a ust. 3 pkt 5 utk | 5) ustalenia zapewniające odpowiedni dostęp do informacji w ramach organizacji oraz umożliwiające wymianę informacji między organizacjami działającymi w ramach danego systemu kolei; |  |
|  | h) procedury i formaty dla dokumentowania informacji dotyczących bezpieczeństwa i wskazanie procedury ustalającej sposób nadzoru nad ważnymi informacjami dotyczącymi bezpieczeństwa; | | T | Art. 17a ust. 3 pkt 7 utk | 7) procedury i wzory dla dokumentowania informacji dotyczących bezpieczeństwa i wskazanie procedury ustalającej sposób nadzoru nad ważnymi informacjami dotyczącymi bezpieczeństwa; |  |
|  | i) procedury zapewniające, aby wypadki, incydenty, wypadki, których uniknięto, i inne niebezpieczne zdarzenia były zgłaszane, badane i analizowane oraz aby podejmowane były niezbędne kroki zapobiegawcze; | | T | Art. 17a ust. 3 pkt 8 utk | 8) procedury zapewniające, aby wypadki, incydenty, wypadki, których uniknięto, i inne niebezpieczne zdarzenia były zgłaszane, badane i analizowane oraz aby podejmowane były niezbędne kroki zapobiegawcze; |  |
|  | j) określenie planów działania, alarmowania i informowania w sytuacji awaryjnej, uzgodnionych z odpowiednimi organami publicznymi; oraz | | T | Art. 17a ust. 3 pkt 9 utk | 9) przyjęte plany działania, alarmowania i informowania w sytuacji awaryjnej, uzgodnione z odpowiednimi organami publicznymi; |  |
|  | k) postanowienia dotyczące okresowych wewnętrznych audytów systemów zarządzania bezpieczeństwem. | | T | Art. 17a ust. 3 pkt 11 utk | 11) postanowienia dotyczące okresowych wewnętrznych audytów systemów zarządzania bezpieczeństwem. |  |
|  | Zarządcy infrastruktury i przedsiębiorstwa kolejowe włączają do systemu wszelkie inne elementy konieczne do uwzględnienia ryzyka dla bezpieczeństwa, zgodnie z oceną ryzyka dotyczącą ich własnej działalności. | | T | Art. 17a ust. 2 pkt 6 utk | Zarządcy i przewoźnicy kolejowi tworzą udokumentowane systemy zarządzania bezpieczeństwem, które: (…)  6) uwzględniają wszelkie inne elementy konieczne do uwzględnienia ryzyka dla bezpieczeństwa, zgodnie z oceną ryzyka dotyczącą ich własnej działalności; |  |
| Art. 9 ust. 4 | 4. System zarządzania bezpieczeństwem jest dostosowany do rodzaju, zakresu, obszaru działalności i innych warunków realizowanej działalności. Zapewnia on nadzór nad wszystkimi ryzykami związanymi z działalnością zarządcy infrastruktury lub przedsiębiorstwa kolejowego, łącznie z dostarczanymi im usługami utrzymania, bez uszczerbku dla art. 14, i dostawą materiałów oraz zaangażowaniem wykonawców. Bez uszczerbku dla odpowiedzialności wynikającej z istniejących krajowych i międzynarodowych przepisów, system zarządzania bezpieczeństwem uwzględnia, gdy to właściwe i uzasadnione, ryzyko powstające w wyniku działalności innych podmiotów, o których mowa w art. 4. | | T | Art. 17a ust. 2 pkt 1 i 5 utk | Zarządcy i przewoźnicy kolejowi tworzą udokumentowane systemy zarządzania bezpieczeństwem, które:  (…)  1) spełniają określone wymagania dostosowane do rodzaju, zakresu i obszaru działalności oraz do innych jej warunków; (…)  5) zapewniają nadzór nad wszystkimi ryzykami związanymi z prowadzoną działalnością, łącznie z ryzykiem podwykonawców, dostawców materiałów i usług, ryzykiem społecznym oraz ryzykiem działalności innych podmiotów i osób trzecich; |  |
| Art. 9 ust. 5 | 5. System zarządzania bezpieczeństwem każdego zarządcy infrastruktury bierze pod uwagę skutki działań różnych przedsiębiorstw kolejowych w sieci oraz zapewnia wszystkim przedsiębiorstwom kolejowym możliwość działania zgodnie z TSI, przepisami krajowymi i warunkami ustanowionymi w ich certyfikatach bezpieczeństwa. | | T | Art. 17a ust. 5 utk | 5. System zarządzania bezpieczeństwem zarządcy infrastruktury uwzględnia skutki działań różnych przewoźników kolejowych na sieci oraz zapewnia wszystkim przewoźnikom kolejowym możliwość działania zgodnie z TSI, przepisami krajowymi i warunkami określonymi w ich certyfikatach bezpieczeństwa. |  |
|  | Systemy zarządzania bezpieczeństwem są stale rozwijane w celu koordynacji procedur awaryjnych zarządcy infrastruktury ze wszystkimi przedsiębiorstwami kolejowymi działającymi na danej infrastrukturze oraz ze służbami ratunkowymi, aby ułatwić szybkie działanie służb ratunkowych, oraz z innymi stronami, które mogłyby być zaangażowane w razie sytuacji awaryjnej. W przypadku infrastruktury transgranicznej współpraca między właściwymi zarządcami infrastruktury ułatwia niezbędną koordynację i gotowość właściwych służb ratunkowych po obydwu stronach granicy. | | T | Art. 17a ust. 2 pkt 9 utk | Zarządcy i przewoźnicy kolejowi tworzą udokumentowane systemy zarządzania bezpieczeństwem, które: (…)  9) są stale rozwijane w celu koordynacji procedur awaryjnych zarządcy infrastruktury ze wszystkimi przewoźnikami kolejowymi działającymi na danej infrastrukturze oraz ze służbami ratunkowymi oraz innymi stronami, które mogłyby być zaangażowane w razie sytuacji awaryjnej. |  |
|  | Po poważnym wypadku przedsiębiorstwo kolejowe zapewnia pomoc ofiarom, dając im wskazówki dotyczące procedur dochodzenia roszczeń na mocy prawa unijnego, w szczególności rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1371/2007, bez uszczerbku dla obowiązków innych stron. Świadcząc taką pomoc, wykorzystuje się kanały komunikacji z rodzinami ofiar i oferuje wsparcie psychologiczne dla ofiar wypadków oraz dla ich rodzin. | | T | Art. 17aa utk | Art. 17aa. Po poważnym wypadku przewoźnik kolejowy zapewnia pomoc rodzinom ofiar śmiertelnych tego wypadku oraz osobom ciężko w nim rannym i ich rodzinom przez informowanie:  1) o procedurach dochodzenia roszczeń na mocy prawa unijnego;  2) o możliwości skorzystania z pomocy psychologa na koszt przewoźnika kolejowego. |  |
| Art. 9 ust. 6 | 6. Każdego roku, najpóźniej do dnia 31 maja, wszyscy zarządcy infrastruktury i wszystkie przedsiębiorstwa kolejowe składają krajowemu organowi ds. bezpieczeństwa roczne sprawozdanie dotyczące bezpieczeństwa za poprzedni rok kalendarzowy. Sprawozdanie dotyczące bezpieczeństwa zawiera: | | T | Art. 17ab ust. 1 utk | 1. Zarządcy i przewoźnicy kolejowi przedstawiają Prezesowi UTK corocznie, w terminie do dnia 31 maja, raporty w sprawie bezpieczeństwa za poprzedni rok kalendarzowy. |  |
|  | Art. 17ab ust. 2 utk | 2. Raporty w sprawie bezpieczeństwa, o których mowa w ust. 1, zawierają: |  |
|  | a) informacje dotyczące spełniania wewnętrznych wymagań bezpieczeństwa oraz informacje o wynikach planów bezpieczeństwa; | | T | Art. 17ab ust. 2 pkt 1 utk | 1) informacje dotyczące spełniania wewnętrznych celów bezpieczeństwa oraz realizacji krajowych planów bezpieczeństwa; |  |
|  | b) opis dotyczący rozwoju krajowych wskaźników bezpieczeństwa i CSI, o których mowa w art. 5, w zakresie właściwym dla organizacji przedkładającej sprawozdanie; | | T | Art. 17ab ust. 2 pkt 2 utk | 2) przedstawienie realizacji wspólnych wskaźników bezpieczeństwa (CSI); |  |
|  | c) wyniki wewnętrznych audytów bezpieczeństwa; | | T | Art. 17ab ust. 2 pkt 4 utk | 4) wyniki wewnętrznych audytów bezpieczeństwa |  |
|  | d) uwagi na temat niedociągnięć i nieprawidłowości w operacjach kolejowych i zarządzaniu infrastrukturą, które mogą mieć znaczenie dla krajowego organu ds. bezpieczeństwa, w tym streszczenie informacji przedstawionych przez odnośne podmioty zgodnie z art. 4 ust. 5 lit. b); oraz | | T | Art. 17ab ust. 2 pkt 3 utk | 3) zauważone nieprawidłowości i wnioski związane z eksploatacją kolei i zarządzaniem infrastrukturą, w tym podsumowanie informacji otrzymanych zgodnie z art. 17 ust. 1bb pkt 4; |  |
|  | e) sprawozdanie w sprawie stosowania odnośnych CSM. | | T | Art. 17aa ust. 2 pkt 5 utk | 5) sprawozdanie ze stosowania odpowiednich wspólnych metod oceny bezpieczeństwa (CSM). |  |
| Art. 9 ust. 7 | 7. Na podstawie informacji przedstawionych przez krajowe organy ds. bezpieczeństwa zgodnie z art. 17 i 19 Agencja może wydać zalecenie odnośnie do CSM obejmujące elementy systemu zarządzania bezpieczeństwem, który musi być zharmonizowany na szczeblu Unii – także poprzez zharmonizowane normy – o którym to systemie mowa w art. 6 ust. 1 lit. f). W takim przypadku zastosowanie ma art. 6 ust. 2. | | N (przepis dotyczy Agencji) | - | - | - |
| Art. 10 ust. 1 | 1. Bez uszczerbku dla ust. 9, dostępu do infrastruktury kolejowej udziela się wyłącznie tym przedsiębiorstwom kolejowym, które są w posiadaniu jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa wydanego przez Agencję zgodnie z ust. 5–7 lub przez krajowy organ ds. bezpieczeństwa zgodnie z ust. 8. | | T | Art. 17e ust. 1 utk | 1. Warunkiem dopuszczenia przedsiębiorcy do korzystania z infrastruktury kolejowej jest posiadanie jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa. |  |
|  | Jednolity certyfikat bezpieczeństwa służy jako dowód na to, że dane przedsiębiorstwo kolejowe ustanowiło system zarządzania bezpieczeństwem i może bezpiecznie prowadzić działalność w planowanym obszarze działania. | | T | Art. 4 pkt 18a utk | 18a) jednolity certyfikat bezpieczeństwa – dokument potwierdzający ustanowienie przez przewoźnika kolejowego systemu zarządzania bezpieczeństwem i możliwość bezpiecznego prowadzenia działalności w planowanym obszarze działalności |  |
| Art. 10 ust. 2 | 2. We wniosku o jednolity certyfikat bezpieczeństwa przedsiębiorstwo kolejowe wyszczególnia rodzaj i zakres działalności, które ma obejmować certyfikat, i planowany obszar działania. | | T | Art. 18b ust. 3 utk | 2. We wniosku przewoźnik kolejowy określa rodzaj i zakres działalności, które ma obejmować certyfikat, i planowany obszar działalności |  |
| Art. 10 ust. 3 | 3. Do wniosku o jednolity certyfikat bezpieczeństwa dołączana jest dokumentacja, która zawiera potwierdzenie, że: | | T | Art. 18b ust. 4 utk | 4. Do wniosku przewoźnik kolejowy dołącza dokumentację potwierdzającą, że: |  |
|  | a) dane przedsiębiorstwo kolejowe przyjęło system zarządzania bezpieczeństwem zgodnie z art. 9 i spełnia wymagania ustanowione w TSI, CSM i CST oraz innych właściwych przepisach na potrzeby nadzoru ryzyka i świadczenia usług transportowych w sieci w sposób bezpieczny; oraz | | T | Art. 18b ust. 4 pkt 1 utk | 1) przyjął system zarządzania bezpieczeństwem, o którym mowa w art. 17a ust. 1, i spełnia wymagania ustanowione w technicznych specyfikacjach interoperacyjności, wspólnych metodach bezpieczeństwa (CSM) i wspólnych celach bezpieczeństwa (CST) oraz innych właściwych przepisach na potrzeby nadzoru ryzyka i świadczenia usług transportowych w sieci w sposób bezpieczny; |  |
|  | b) dane przedsiębiorstwo kolejowe, w odpowiednich przypadkach, spełnia wymogi określone w odnośnych przepisach krajowych zgłoszonych zgodnie z art. 8. | | T | Art. 18b ust. 4 pkt 2 utk | 2) spełnia wymogi określone w przepisach krajowych w zakresie bezpieczeństwa i w zakresie interoperacyjności. |  |
|  | Wniosek ten i informacja o wszystkich wnioskach, etapach odnośnych procedur i ich wynikach, i w odpowiednich przypadkach, o żądaniach i decyzjach Rady Odwoławczej, są przekazywane za pośrednictwem punktu kompleksowej obsługi, o którym mowa w art. 12 rozporządzenia (UE) 2016/796. | | T | Art. 18b ust. 2 utk | 2. Wniosek, o którym mowa w ust. 1, składa się za pośrednictwem punktu kompleksowej obsługi. |  |
|  | Art. 13ab ust. 5 i 6 utk | 5. W sprawach, o których mowa w ust. 1, wymiana korespondencji Prezesa UTK z wnioskodawcą, w tym wzywanie do uzupełnienia braków lub złożenia wyjaśnień, zawiadamianie i doręczanie, następuje za pośrednictwem punktu kompleksowej obsługi na zasadach i w formie w nim przewidzianej.  6. Wnioskodawca ma prawo do zapoznania się z dokumentacją sprawy, za pośrednictwem punktu kompleksowej obsługi, na każdym etapie jej realizacji. Prawo to przysługuje także po zakończeniu sprawy w okresie archiwizacji jej dokumentacji. |  |
| Art. 10 ust. 4 | 4. Agencja lub, w przypadkach, o których mowa w ust. 8, krajowy organ ds. bezpieczeństwa wydaje jednolity certyfikat bezpieczeństwa lub informuje wnioskodawcę o decyzji odmownej w ustalonym z góry rozsądnym terminie, a w każdym przypadku najpóźniej cztery miesiące po przekazaniu przez wnioskodawcę wszelkich wymaganych informacji i wszelkich żądanych informacji uzupełniających. Agencja lub, w przypadkach przewidzianych w ust. 8, krajowy organ ds. bezpieczeństwa stosuje praktyczne ustalenia dotyczące procedury certyfikacji, które zostaną określone w akcie wykonawczym, o którym mowa w ust. 10. | | T | Art. 18bb ust. 2 utk | 2. Prezes UTK podejmuje decyzję w sprawie wniosków o wydanie jednolitych certyfikatów bezpieczeństwa w terminie 4 miesięcy od otrzymania kompletnego wniosku. |  |
|  |
| Art. 10 ust. 5 | 5. Agencja wydaje jednolity certyfikat bezpieczeństwa przedsiębiorstwom kolejowym posiadającym obszar działalności w co najmniej jednym państwie członkowskim. Aby wydać taki certyfikat, Agencja: | | T | Art. 18b ust. 1 utk | 1. Przewoźnik kolejowy składa wniosek o wydanie jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa:  1) do Agencji albo Prezesa UTK – w przypadku, gdy planowany obszar działalności obejmuje wyłącznie terytorium Rzeczpospolitej Polskiej;  2) do Agencji – w przypadku, gdy planowany obszar działalności obejmuje również inne państwa członkowskie Unii Europejskiej. |  |
|  | a) ocenia elementy określone w ust. 3 lit. a); oraz | | N (przepis dotyczy Agencji) | - | - |  |
|  | b) niezwłocznie przekazuje całą dokumentację dotyczącą przedsiębiorstwa kolejowego krajowym organom ds. bezpieczeństwa właściwym dla planowanego obszaru działalności, aby oceniły one elementy określone w ust. 3 lit. b). | | T | Art. 18ba ust. 1 utk | 1. W przypadku, gdy wniosek o wydanie jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa został złożony do Agencji, Prezes UTK ocenia, czy złożona dokumentacja spełnia wymagania, o których mowa w art. 18b ust. 4 pkt 2, a wyniki oceny przekazuje Agencji. |  |
|  | W ramach powyższych ocen Agencja lub krajowe organy ds. bezpieczeństwa są upoważnione do przeprowadzania wizyt i inspekcji w obiektach przedsiębiorstw kolejowych i do przeprowadzania audytów, a także mają prawo do występowania o informacje uzupełniające. Agencja i krajowe organy ds. bezpieczeństwa koordynują organizację takich wizyt, audytów i inspekcji. | | T |  |  |  |
|  |  | |  | Art. 15 ust. 1b utk | 1b. Uprawnienia, o których mowa w ust. 1 pkt 1 i 2, przysługują także pracownikom Agencji w związku z wykonywaniem zadań, o których mowa w art. 14 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 2016/796 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie Agencji Kolejowej Unii Europejskiej i uchylenia rozporządzenia (WE) nr 881/2004. |  |
|  |  | |  | Art. 15aa ust. 1 pkt 1 utk | W zakresie bezpieczeństwa, interoperacyjności i nadzoru Prezes UTK współpracuje z krajowymi organami ds. bezpieczeństwa z innych państw członkowskich Unii Europejskiej, w szczególności w zakresie:  1) koordynowania działań nadzorczych dotyczących przewoźnika kolejowego posiadającego obszar działalności w Rzeczypospolitej Polskiej oraz na terytorium innych państw członkowskich Unii Europejskiej w celu wyeliminowania nakładania się działań nadzorczych przy jednoczesnym zapewnieniu wystarczającego zakresu nadzoru; |  |
|  |  | |  | Art. 15ab ust. 1 pkt 6 utk | 1. Prezes UTK współpracuje z Agencją w szczególności w zakresie: (…)  6) koordynowania działań nadzorczych dotyczących przewoźnika kolejowego posiadającego obszar działalności w Rzeczypospolitej Polskiej oraz na terytorium innych państw członkowskich Unii Europejskiej. |  |
| Art. 10 ust. 6 | 6. W terminie jednego miesiąca od wpłynięcia wniosku o jednolity certyfikat bezpieczeństwa Agencja informuje przedsiębiorstwo kolejowe, że dokumentacja jest kompletna, lub żąda odnośnych informacji uzupełniających, wyznaczając rozsądny termin na ich przedłożenie. W odniesieniu do kompletności, stosowności i spójności dokumentacji Agencja może również ocenić elementy określone w ust. 3 lit. b). | | N (przepis dotyczy Agencji) | - | - | - |
|  | Przed podjęciem decyzji o wydaniu jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa Agencja w pełni uwzględnia ocenę, o której mowa w ust. 5. | | N | - | - | - |
|  | Agencja ponosi pełną odpowiedzialność za wszelkie jednolite certyfikaty bezpieczeństwa, które wydaje. | | N | - | - | - |
| Art. 10 ust. 7 | 7. W przypadku gdy Agencja nie zgadza się z negatywną oceną przeprowadzoną przez krajowy organ ds. bezpieczeństwa lub krajowe organy ds. bezpieczeństwa zgodnie z ust. 5 lit. b), informuje o tym organ lub organy, podając powody swojego odmiennego zdania. Agencja i krajowy organ ds. bezpieczeństwa lub krajowe organy ds. bezpieczeństwa współpracują ze sobą, aby wypracować ocenę, którą obie strony mogą zaakceptować. W razie konieczności, Agencja i krajowy organ ds. bezpieczeństwa lub krajowe organy ds. bezpieczeństwa mogą zdecydować o zaangażowaniu również przedsiębiorstwa kolejowego. Jeżeli w przeciągu miesiąca od dnia, w którym Agencja poinformowała krajowy organ ds. bezpieczeństwa lub krajowe organy ds. bezpieczeństwa o swoim odmiennym zdaniu, nie jest możliwe wypracowanie oceny, którą obie strony mogą zaakceptować, Agencja podejmuje swoją ostateczną decyzję, chyba że krajowy organ ds. bezpieczeństwa lub krajowe organy ds. bezpieczeństwa przekazały sprawę do arbitrażu Radzie Odwoławczej powołanej na podstawie art. 55 rozporządzenia (UE) 2016/796. Rada Odwoławcza rozstrzyga, czy podtrzymuje projekt decyzji Agencji, w terminie jednego miesiąca od złożenia wniosku przez krajowy organ ds. bezpieczeństwa lub krajowe organy ds. bezpieczeństwa. | | T | Art. 18ba ust. 2 i 3 utk | 2. W przypadku, gdy Agencja nie zgadza się z oceną, o której mowa w ust. 1, Prezes UTK i Agencja współpracują w celu wypracowania wspólnego stanowiska. W uzasadnionych przypadkach do współpracy, o której mowa w ust. 2, włącza się przewoźnika kolejowego.  3. W przypadku, gdy ocena Prezesa UTK była negatywna i osiągnięcie wspólnego stanowiska nie jest możliwe Prezes UTK może złożyć wniosek o arbitraż do Rady Odwoławczej, o której mowa w art. 55 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 2016/796 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie Agencji Kolejowej Unii Europejskiej i uchylenia rozporządzenia (WE) nr 881/2004. |  |
|  | W przypadku gdy Rada Odwoławcza zgadza się z Agencją, Agencja niezwłocznie podejmuje decyzję. | | N (przepis dotyczy Agencji) | - | - |  |
|  | W przypadku gdy Rada Odwoławcza zgadza się z negatywną oceną przeprowadzoną przez krajowy organ ds. bezpieczeństwa, Agencja wydaje jednolity certyfikat bezpieczeństwa dla obszaru działalności z wykluczeniem tych części sieci, które uzyskały negatywną ocenę. | | N (przepis dotyczy Agencji) | - | - |  |
|  | W przypadku gdy Agencja nie zgadza się z pozytywną oceną przeprowadzoną przez krajowy organ ds. bezpieczeństwa lub krajowe organy ds. bezpieczeństwa zgodnie z ust. 5 lit. b), informuje o tym wspomniane organy, podając powody swojego odmiennego zdania. Agencja i krajowy organ ds. bezpieczeństwa lub krajowe organy ds. bezpieczeństwa współpracują ze sobą, aby wypracować ocenę, którą obie strony mogą zaakceptować. W razie konieczności, Agencja i krajowy organ ds. bezpieczeństwa lub krajowe organy ds. bezpieczeństwa, mogą zadecydować o zaangażowaniu wnioskodawcy. Jeżeli w przeciągu miesiąca od dnia, w którym Agencja poinformowała krajowy organ ds. bezpieczeństwa lub krajowe organy ds. bezpieczeństwa o swoim odmiennym zdaniu, nie jest możliwa ocena, którą obie strony mogą zaakceptować, Agencja podejmuje swoją ostateczną decyzję. | | T | Art. 18ba ust. 2 i 3 utk | 2. W przypadku, gdy Agencja nie zgadza się z oceną, o której mowa w ust. 1, Prezes UTK i Agencja współpracują w celu wypracowania wspólnego stanowiska. W uzasadnionych przypadkach do współpracy, o której mowa w ust. 2, włącza się przewoźnika kolejowego.  3. W przypadku, gdy ocena Prezesa UTK była negatywna i osiągnięcie wspólnego stanowiska nie jest możliwe Prezes UTK może złożyć wniosek o arbitraż do Rady Odwoławczej, o której mowa w art. 55 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 2016/796 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie Agencji Kolejowej Unii Europejskiej i uchylenia rozporządzenia (WE) nr 881/2004. |  |
| Art. 10 ust. 8 zdanie pierwsze | 8. W przypadku gdy obszar działalności jest ograniczony do jednego państwa członkowskiego, krajowy organ ds. bezpieczeństwa tego państwa członkowskiego może, na własną odpowiedzialność i na wniosek wnioskodawcy, wydać jednolity certyfikat bezpieczeństwa. | | T | Art. 18b ust. 1 utk | 1. Przewoźnik kolejowy składa wniosek o wydanie jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa:  1) do Agencji albo Prezesa UTK – w przypadku, gdy planowany obszar działalności obejmuje wyłącznie terytorium Rzeczpospolitej Polskiej;  2) do Agencji – w przypadku, gdy planowany obszar działalności obejmuje również inne państwa członkowskie Unii Europejskiej. |  |
| Art. 10 ust. 8 zdanie drugie | Aby wydawać takie certyfikaty, krajowy organ ds. bezpieczeństwa ocenia dokumentację w odniesieniu do elementów określonych w ust. 3 i stosuje praktyczne ustalenia, które mają zostać określone w aktach wykonawczych zgodnie z ust. 10. | | N | - | - |  |
| Art. 10 ust. 8 zdanie trzecie | W ramach powyższych ocen krajowy organ ds. bezpieczeństwa jest upoważniony do przeprowadzania wizyt i inspekcji w obiektach przedsiębiorstw kolejowych i do przeprowadzania audytów. | | N | Art. 15 ust. 1 pkt 1 i 2 utk | 1. Prezes UTK i pisemnie upoważnione przez niego osoby:  1) mają prawo wstępu na obszar kolejowy i na bocznice kolejowe oraz do pomieszczeń związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz do pojazdów kolejowych wraz z prawem przejazdu w pociągach i pojazdach kolejowych;  2) mogą żądać pisemnych i ustnych wyjaśnień, okazywania dokumentów, udzielania informacji oraz udostępniania wszelkich danych związanych z przedmiotem kontroli; |  |
| Art. 10 ust. 8 zdanie czwarte | W terminie jednego miesiąca od wpłynięcia wniosku krajowy organ ds. bezpieczeństwa informuje wnioskodawcę, że dokumentacja jest kompletna, lub żąda stosownych informacji uzupełniających. | | T | Art. 18bb ust. 1 utk | 1. W przypadku wniosku o wydanie jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa złożonego do Prezesa UTK, informuje on, w terminie jednego miesiąca od otrzymania wniosku, że dokumentacja jest kompletna albo wzywa wnioskodawcę do usunięcia braków. |  |
| Art. 10 ust. 8 zdanie piąte i szóste | Jednolity certyfikat bezpieczeństwa jest również ważny bez rozszerzania obszaru działalności dla przedsiębiorstw kolejowych prowadzących ruch do stacji w sąsiednich państwach członkowskich o podobnej charakterystyce sieci i stosujących podobne przepisy eksploatacyjne, jeżeli stacje te są położone w pobliżu granicy, po konsultacji z właściwymi krajowymi organami ds. bezpieczeństwa. Konsultacje takie mogą być prowadzone dla każdej sprawy osobno lub ujęte w porozumieniu transgranicznym między państwami członkowskimi lub krajowymi organami ds. bezpieczeństwa.  Krajowy organ ds. bezpieczeństwa ponosi pełną odpowiedzialność za wszelkie jednolite certyfikaty bezpieczeństwa, które wydaje. | | T | Art. 18b ust. 8 utk | 8. W przypadku przewoźników kolejowych prowadzących ruch do stacji granicznych położonych w sąsiednich państwach członkowskich Unii Europejskiej o podobnej charakterystyce sieci i stosujących podobne przepisy eksploatacyjne, jednolity certyfikat bezpieczeństwa wydany przez Prezesa UTK jest ważny na tym obszarze bez konieczności rozszerzania obszaru działalności. |  |
| Art. 10 ust. 9 | 9. Państwo członkowskie może zezwolić na to, by operatorzy państw trzecich dojeżdżali do stacji na jego terytorium wyznaczonej do operacji transgranicznych i położonej blisko granicy tego państwa członkowskiego, bez wymogu posiadania jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa, pod warunkiem zapewnienia odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa poprzez: | | N | - | Przepis nie formułuje konkretnych obowiązków, które możnaby zapisać w ustawie. Należy go uwzględniać przy opracowaniu umów międzynarodowych. |  |
|  | a) porozumienie transgraniczne między danym państwem członkowskim a sąsiadującym państwem trzecim; lub | | N |  |
|  | b) ustalenia umowne między danym operatorem państwa trzeciego a przedsiębiorstwem kolejowym lub zarządcą infrastruktury posiadającym jednolity certyfikat bezpieczeństwa lub autoryzację w zakresie bezpieczeństwa na potrzeby działania na obszarze tej sieci, pod warunkiem że w ich systemie zarządzania bezpieczeństwem należycie uwzględniono aspekty tych ustaleń dotyczące kwestii bezpieczeństwa. | | N | - | Zasady wymiany ruchu transgranicznego regulują zawarte umowy międzynarodowe, z tego względu nie wprowadzamy tej możliwości. |  |
| Art. 10  ust. 10 | 10. Komisja przyjmuje, do dnia 16 czerwca 2018 r., w drodze aktów wykonawczych, praktyczne ustalenia, określające:  a) w jaki sposób wymogi dotyczące jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa, ustanowione niniejszym artykułem, są spełniane przez wnioskodawcę, i wymieniające wymagane dokumenty;  b) szczegóły procesu certyfikacji, takie jak etapy procedury i terminy każdego etapu tego procesu;  c) sposób, w jaki wymogi określone w niniejszym artykule są spełniane przez Agencję i krajowy organ ds. bezpieczeństwa na różnych etapach procesu rozpatrywania wniosku o zezwolenie oraz certyfikacji, w tym przy ocenie dokumentacji wnioskodawców; oraz  d) okres ważności jednolitych certyfikatów bezpieczeństwa wydawanych przez Agencję lub krajowe organy ds. bezpieczeństwa, w szczególności w przypadku aktualizacji jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa wynikającej ze zmiany rodzaju, zakresu i obszaru działalności.  Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 28 ust. 3. Uwzględniają one doświadczenia zgromadzone podczas wdrażania rozporządzenia Komisji (WE) nr 653/2007 (14) oraz rozporządzenia Komisji (UE) nr 1158/2010 (15) oraz doświadczenia zgromadzone podczas przygotowywania porozumień o współpracy, o których mowa w art. 11 ust. 1. | | N (przepis dotyczy Komisji) | - | - |  |
| Art. 10  ust. 11 | 11. Jednolite certyfikaty bezpieczeństwa określają rodzaj i zakres działalności, jakie obejmują, oraz obszar działalności. Jednolity certyfikat bezpieczeństwa może również obejmować bocznice stanowiące własność przedsiębiorstwa kolejowego, jeżeli są one ujęte w systemie zarządzania bezpieczeństwem. | | T | Art. 18b ust. 7 utk | 7. Jednolity certyfikat bezpieczeństwa określa rodzaj i zakres działalności, jaki obejmuje, oraz obszar działalności. |  |
|  |  | Art. 18b ust. 9 utk | 9. Przewoźnik kolejowy może objąć posiadane przez siebie bocznice kolejowe jednolitym certyfikatem bezpieczeństwa, jeżeli są one ujęte w systemie zarządzania bezpieczeństwem przewoźnika kolejowego. |  |
| Art. 10  ust. 12 | 12. Wszelkie decyzje o odmowie wydania jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa lub wyłączeniu części sieci w związku z negatywna oceną, zgodnie z ust. 7, uzasadnia się należycie. Wnioskodawca może, w terminie jednego miesiąca od otrzymania odpowiedzi, wystąpić do, stosownie do przypadku, Agencji lub krajowego organu ds. bezpieczeństwa, o ponowne rozpatrzenie ich decyzji. Agencja lub krajowy organ ds. bezpieczeństwa ma dwa miesiące od daty wpłynięcia wniosku o ponowne rozpatrzenie na potwierdzenie lub zmianę decyzji.  W przypadku potwierdzenia decyzji odmownej przez Agencję wnioskodawca może wnieść odwołanie do Komisji Odwoławczej wyznaczonej na mocy art. 55 rozporządzenia (UE) 2016/796. | | T | Art. 13ab ust. 9-10 utk | 9. Wnioskodawca w terminie miesiąca od dnia doręczenia decyzji, o której mowa w ust. 8, może wystąpić, za pośrednictwem punktu kompleksowej obsługi z wnioskiem o ponowne rozpatrzenie sprawy. Do wniosku o ponowne rozpatrzenie sprawy stosuje się ust. 2-8.  10. Prezes UTK rozpatruje wniosek o ponowne rozpatrzenie sprawy w terminie dwóch miesięcy od dnia jego złożenia za pośrednictwem punktu kompleksowej obsługi. |  |
|  |
|  | W przypadku podtrzymania decyzji odmownej krajowego organu ds. bezpieczeństwa wnioskodawca może wnieść odwołanie do jednostki odwoławczej zgodnie z prawem krajowym. Na użytek tej procedury odwoławczej państwa członkowskie mogą wskazywać organ regulacyjny, o którym mowa w art. 56 dyrektywy 2012/34/UE. W takim przypadku zastosowanie ma art. 18 ust. 3 niniejszej dyrektywy. | | N | Art. 16 § 2 Kpa | § 2. Decyzje mogą być zaskarżane do sądu administracyjnego z powodu ich niezgodności z prawem, na zasadach i w trybie określonych w odrębnych ustawach. |  |
| Art. 10  ust. 13 | 13. Jednolity certyfikat bezpieczeństwa wydany przez Agencję lub krajowy organ ds. bezpieczeństwa na mocy niniejszego artykułu jest odnawiany na wniosek przedsiębiorstwa kolejowego, w okresach nieprzekraczających pięciu lat. Jest on aktualizowany w całości lub częściowo po każdej istotnej zmianie dotyczącej rodzaju lub zakresu działalności. | | T | Art. 18b ust. 6 utk | 6. Jednolity certyfikat bezpieczeństwa jest wydawany na okres do 5 lat. |  |
|  |  | Art. 18bc ust. 3 utk | 3. Na wniosek przewoźnika kolejowego Prezes UTK przedłuża wydany przez siebie jednolity certyfikat bezpieczeństwa na okres nieprzekraczający 5 lat. |  |
|  |  | Art. 18bc ust. 1 utk | 1. Na wniosek przewoźnika kolejowego Prezes UTK aktualizuje wydany przez siebie jednolity certyfikat bezpieczeństwa w całości albo w części:  1) po każdej istotnej zmianie dotyczącej rodzaju lub zakresu działalności;  2) przy zmianie obszaru działalności w obrębie Rzeczypospolitej Polskiej lub w zakresie stacji granicznych położonych w sąsiednich państwachUnii Europejskiej;  3) przy zmianie innych danych zawartych w jednolitym certyfikacie bezpieczeństwa. | Przypadek wskazany w pkt 2 wynika z art. 10 ust. 14 dyrektywy. Przypadek z pkt 3 wynika z przepisów rozporządzenia 2018/763. |
| Art. 10  ust. 14 | 14. W przypadku gdy wnioskodawca uzyskał jednolity certyfikat bezpieczeństwa zgodnie z ust. 5–7 i pragnie rozszerzyć obszar działalności lub gdy uzyskał jednolity certyfikat bezpieczeństwa wydany zgodnie z ust. 8 i pragnie rozszerzyć obszar działalności na inne państwo członkowskie, uzupełnia dokumentację o dokumenty, o których mowa w ust. 3, w odniesieniu do dodatkowego obszaru działalności. Przedsiębiorstwo kolejowe składa dokumentację w Agencji, która po przeprowadzeniu procedur, o których mowa w ust. 4–7, wydaje zaktualizowany jednolity certyfikat bezpieczeństwa obejmujący rozszerzony obszar działalności. W tym przypadku do celów oceny dokumentacji określonej w ust. 3 lit. b) zasięga się jedynie opinii krajowych organów ds. bezpieczeństwa państwa, na które ma nastąpić rozszerzenie działalności. | | T | Art. 18bc ust. 2 utk | 2. W przypadku zmiany obszaru działalności polegającej na jego rozszerzeniu przewoźnik kolejowy do wniosku dołącza dokumentację, dotyczącą dodatkowego obszaru działalności. |  |
|  |  | Art. 18bc ust. 5 utk | 5. Do postępowań dotyczących aktualizacji lub przedłużenia jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa przepisy art. 18b ust. 2-5 i 7-9, art. 18ba oraz 18bb ust. 1 i 2 stosuje się odpowiednio. |  |
|  | W przypadku gdy przedsiębiorstwo kolejowe uzyskało jednolity certyfikat bezpieczeństwa zgodnie z ust. 8 i pragnie rozszerzyć obszar działalności w obrębie tego państwa członkowskiego, uzupełnia dokumentację o dokumenty, o których mowa w ust. 3, w odniesieniu do dodatkowego obszaru działalności. Wnioskodawca składa tę dokumentację za pośrednictwem punktu kompleksowej obsługi, o którym mowa w art. 12 rozporządzenia (UE) 2016/796, do krajowego organu ds. bezpieczeństwa, który po przeprowadzeniu procedur, o których mowa w ust. 8, wydaje zaktualizowany jednolity certyfikat bezpieczeństwa obejmujący rozszerzony obszar działalności. | | T | Art. 18bc ust. 2 utk | 2. W przypadku zmiany obszaru działalności polegającej na jego rozszerzeniu przewoźnik kolejowy do wniosku dołącza dokumentację dotyczącą dodatkowego obszaru działalności. |  |
|  |  | Art. 18bc ust. 5 utk | 5. Do postępowań dotyczących aktualizacji lub przedłużenia jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa przepisy art. 18b ust. 2-5 i 7-9, art. 18ba oraz 18bb ust. 1 i 2 stosuje się odpowiednio. |  |
| Art. 10  ust. 15 | 15. Agencja i właściwe krajowe organy ds. bezpieczeństwa mogą wymagać zmiany wydanych przez siebie jednolitych certyfikatów bezpieczeństwa w razie znacznych zmian ram regulacyjnych w dziedzinie bezpieczeństwa. | | T | Art. 18bc ust. 1 pkt 4 utk | 4) w przypadku wprowadzenia znacznych zmian ram regulacyjnych w zakresie bezpieczeństwa. |  |
| Art. 10  ust. 16 | 16. Agencja zgłasza właściwym krajowym organom ds. bezpieczeństwa niezwłocznie, a każdym razie w terminie dwóch tygodni, wydanie jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa. Agencja niezwłocznie zgłasza właściwym krajowym organom ds. bezpieczeństwa każde odnowienie, zmianę lub cofnięcie jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa. Zgłoszenie zawiera nazwę i adres przedsiębiorstwa kolejowego, datę wydania, rodzaj i zakres działalności, ważność certyfikatu i obszar działalności, do którego odnosi się jednolity certyfikat bezpieczeństwa oraz, w przypadku cofnięcia, przyczyny takiej decyzji. W przypadku jednolitych certyfikatów bezpieczeństwa wydanych przez krajowe organy ds. bezpieczeństwa te same informacje są w tych samych terminach przekazywane Agencji przez właściwy krajowy organ ds. bezpieczeństwa lub właściwe krajowe organy ds. bezpieczeństwa. | | T | Art. 18bb ust. 3 utk | 3. Prezes UTK zgłasza Agencji każde wydanie, przedłużenie, aktualizację, ograniczenie lub cofnięcie jednolitych certyfikatów bezpieczeństwa w terminie 14 dni od dnia wydania decyzji. Zgłoszenie zawiera nazwę i adres przewoźnika kolejowego, datę wystawienia, zakres i ważność jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa, a w przypadku cofnięcia – także jego przyczyny. |  |
| Art. 11 ust. 1 | 1. Na użytek art. 10 ust. 5 i 6 niniejszej dyrektywy Agencja i krajowe organy ds. bezpieczeństwa zawierają porozumienia o współpracy zgodnie z art. 76 rozporządzenia (UE) 2016/796. Porozumienia o współpracy mogą być umowami szczegółowymi lub umowami ramowymi i mogą być zawierane przez jeden krajowy organ ds. bezpieczeństwa lub większą ich liczbę. Porozumienia o współpracy zawierają uszczegółowiony opis zadań i warunków tworzenia wymiernych wyników, terminy ich osiągania oraz rozdział opłat należnych od wnioskodawcy. | | T | Art. 15ab ust. 2 utk | 2. Prezes UTK zawiera z Agencją porozumienie, o którym mowa w art. 76 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 2016/796 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie Agencji Kolejowej Unii Europejskiej i uchylenia rozporządzenia (WE) nr 881/2004. |  |
| Art. 11 ust. 2 | 2. Porozumienia o współpracy mogą także zawierać szczegółowe ustalenia dotyczące współpracy w przypadku sieci wymagających szczególnej fachowości ze względów geograficznych lub historycznych, z uwzględnieniem redukcji kosztów i obciążeń administracyjnych ponoszonych przez wnioskodawcę. W przypadku gdy sieci takie są odizolowane od reszty systemu kolejowego Unii, takie szczegółowe porozumienia o współpracy mogą obejmować możliwość zlecania zadań odpowiednim krajowym organom ds. bezpieczeństwa, jeżeli jest to konieczne w celu zapewnienia sprawnego i proporcjonalnego przydziału zasobów w zakresie certyfikacji. Te porozumienia o współpracy są zawierane, zanim Agencja podejmie zadania związane z przydzielaniem certyfikatów zgodnie z art. 31 ust. 3. | | N (przepis opcjonalny) | - | - |  |
| Art. 11 ust. 3 | 3. W przypadku państw członkowskich, w których prześwit toru sieci kolejowej jest różny od prześwitu toru głównej sieci kolejowej na terenie Unii i gdy takie sieci mają takie same wymogi techniczne i operacyjne, co sąsiadujące państwa trzecie, oprócz porozumień o współpracy, o których mowa w ust. 2, wszystkie zainteresowane krajowe organy ds. bezpieczeństwa tych państw członkowskich zawierają z Agencją wielostronną umowę z myślą o określeniu – w stosownych przypadkach – warunków ułatwienia rozszerzenia obszaru działalności w przypadku certyfikatów bezpieczeństwa wydanych w danych państwach członkowskich. | | N (przepis nie dotyczy Polski) | - | - |  |
| Art. 12 ust. 1 | 1. W celu dopuszczenia do zarządzania infrastrukturą kolejową i eksploatowania jej, zarządca infrastruktury uzyskuje autoryzację w zakresie bezpieczeństwa od krajowego organu ds. bezpieczeństwa w państwie członkowskim, w którym zlokalizowana jest infrastruktura kolejowa. | | T | Art. 18a ust. 1 utk | 1. Prezes UTK wydaje autoryzację bezpieczeństwa dla zarządcy zarządzającego infrastrukturą kolejową usytuowaną na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej. |  |
|  | Autoryzacja w zakresie bezpieczeństwa obejmuje autoryzację potwierdzającą zaakceptowanie systemu zarządzania bezpieczeństwem wprowadzonego przez zarządcę infrastruktury zgodnie z art. 9, który obejmuje procedury i postanowienia spełniające wymogi niezbędne do bezpiecznego projektowania, utrzymania i eksploatacji infrastruktury kolejowej, w tym, w stosownych przypadkach, do utrzymania i eksploatacji systemu sterowania ruchem kolejowym i sygnalizacji. | | T | Art. 4 pkt 18b utk | 18b) 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, w tym systemu sterowania ruchem kolejowym i sygnalizacji;”, |  |
|  | Krajowy organ ds. bezpieczeństwa wyjaśnia wymogi autoryzacji w zakresie bezpieczeństwa i określa, jakie dokumenty są wymagane, w stosownych przypadkach w formie dokumentu zawierającego wytyczne dotyczące wniosków. | | T | Art. 18c utk | Prezes UTK publikuje w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Urzędu Transportu Kolejowego przewodnik dla wnioskodawców dotyczący wydawania, aktualizacji i przedłużania jednolitych certyfikatów bezpieczeństwa oraz autoryzacji bezpieczeństwa, określający wymagane dokumenty do złożenia wraz z wnioskiem. |  |
| Art. 12 ust. 2 | 2. Autoryzacja w zakresie bezpieczeństwa jest ważna pięć lat i może być odnawiana na wniosek zarządcy infrastruktury. Jest ona aktualizowana w całości lub częściowo w każdym przypadku dokonania istotnych zmian w podsystemach infrastruktury, sygnalizacji lub zasilania energią lub w zasadach ich eksploatacji i utrzymywania. Zarządca infrastruktury informuje krajowy organ ds. bezpieczeństwa o wszystkich takich zmianach bez zbędnej zwłoki. | | N | Art. 18a ust. 3 utk | 3. Autoryzacja bezpieczeństwa jest wydawana na okres 5 lat i przedłużana co 5 lat na wniosek zarządcy. |  |
|  | T | Art. 18a ust. 4 i 5 utk | 4. W przypadku dokonania istotnych zmian w podsystemie „infrastruktura”, „sterowanie – urządzenia przytorowe” lub „energia” lub w zasadach ich eksploatacji lub utrzymania, posiadacz autoryzacji bezpieczeństwa niezwłocznie zawiadamia o tym Prezesa UTK.  5. Autoryzacja bezpieczeństwa jest aktualizowana przez Prezesa UTK na wniosek zarządcy infrastruktury w przypadku wprowadzenia istotnych zmian,  o których mowa w ust. 4, a także w przypadku konieczności dokonania zmian  w treści autoryzacji.”, |  |
|  | Po każdej zasadniczej zmianie ram regulacyjnych dotyczących bezpieczeństwa krajowy organ ds. bezpieczeństwa może wymagać zmiany autoryzacji w zakresie bezpieczeństwa. | | T | Art. 18a ust. 6 utk | 6. Prezes UTK :  1) zwraca się do zarządcy w sprawie wystąpienia o aktualizację autoryzacji bezpieczeństwa - po zmianie przepisów bezpieczeństwa; |  |
| Art. 12 ust. 3 | 3. Krajowy organ ds. bezpieczeństwa podejmuje decyzję w sprawie wniosku o autoryzację w zakresie bezpieczeństwa bezzwłocznie, a najpóźniej cztery miesiące po uzyskaniu od wnioskodawcy wszelkich wymaganych informacji i wszelkich informacji uzupełniających, o które wystąpił. | | T | Art. 18a ust. 3a utk | 3a. Prezes UTK podejmuje decyzję w sprawie wniosków o wydanie, przedłużenie i aktualizację autoryzacji bezpieczeństwa w terminie 4 miesięcy od dnia otrzymania kompletnego wniosku. |  |
| Art. 12 ust. 4 | 4. Krajowy organ ds. bezpieczeństwa informuje Agencję niezwłocznie, a w każdym razie w terminie dwóch tygodni o wydanych, odnowionych, zmienionych lub cofniętych autoryzacjach w zakresie bezpieczeństwa. Zawiadomienie określa nazwę i adres zarządcy infrastruktury, datę wydania, zakres i okres ważności autoryzacji w zakresie bezpieczeństwa, a w przypadku cofnięcia – przyczyny takiej decyzji. | | T | Art. 18a ust. 3b utk | 3b. Każde wydanie, przedłużenie, aktualizację, ograniczenie lub cofnięcie autoryzacji bezpieczeństwa Prezes UTK zgłasza Agencji w terminie 14 dni od dnia wydania decyzji.. Zgłoszenie zawiera nazwę i adres zarządcy infrastruktury, datę wystawienia, zakres i ważność autoryzacji bezpieczeństwa, a w przypadku ograniczenia lub cofnięcia – także jego przyczyny. |  |
| Art. 12 ust. 5 | 5. W przypadku infrastruktury transgranicznej właściwe krajowe organy ds. bezpieczeństwa współpracują w zakresie wydawania autoryzacji w zakresie bezpieczeństwa. | | T | Art. 15aa ust. 1 pkt 3 utk | 1. W zakresie bezpieczeństwa, interoperacyjności i nadzoru Prezes UTK współpracuje z krajowymi organami ds. bezpieczeństwa z innych państw członkowskich Unii Europejskiej, w szczególności w zakresie: (…)  3  3) wydawania, przedłużania, aktualizacji, ograniczania i cofania autoryzacji bezpieczeństwa w odniesieniu do infrastruktury transgranicznej oraz koordynowania działań nadzorczych w ramach zapewnienia zgodności podsystemów „sterowanie – urządzenia przytorowe”, „energia” i „infrastruktura” z zasadniczymi wymaganiami; |  |
| Art. 13 ust. 1 | 1. Państwa członkowskie zapewniają przedsiębiorstwom kolejowym oraz zarządcom infrastruktury i ich pracownikom realizującym zadania krytyczne dla bezpieczeństwa sprawiedliwy i niedyskryminujący dostęp do zaplecza szkoleniowego dla maszynistów i załóg pociągów, jeżeli szkolenie takie jest konieczne do świadczenia usług w ich sieci. | | T | Art. 18d ust. 1 utk | 1. Osobom zatrudnionym przez przewoźników kolejowych ubiegających się o jednolity certyfikat bezpieczeństwa zapewnia się możliwość uczestniczenia w szkoleniach dla maszynistów i drużyn pociągowych oraz swobodny i niedyskryminujący dostęp do zaplecza szkoleniowego, jeżeli szkolenie takie jest warunkiem uzyskania jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa. |  |
|  |  | | N | Art. 18d ust. 3 utk | 3. Pracownikom zarządcy wykonującym istotne zadania dotyczące bezpieczeństwa zapewnia się możliwość uczestniczenia w szkoleniach oraz niedyskryminujący dostęp do zaplecza szkoleniowego. |  |
|  | Usługi szkoleniowe obejmują szkolenie w zakresie niezbędnej znajomości trasy, zasad i procedur działania, systemu sygnalizacji i sterowania ruchem oraz procedur awaryjnych stosowanych na obsługiwanych trasach. | | N | Art. 18d ust. 2 utk | 2. Szkolenie obejmuje znajomość tras przejazdów pociągów i procedur, systemu sterowania ruchem kolejowym i sygnalizacji oraz sposobu postępowania w sytuacjach awaryjnych. |  |
|  | Jeżeli usługi szkoleniowe nie obejmują egzaminów i wydawania certyfikatów, państwa członkowskie zapewniają pracownikom przedsiębiorstw kolejowych i zarządcom infrastruktury dostęp do takich certyfikatów. | | N | Art. 18d ust. 7 utk | 7. Przewoźnik kolejowy lub zarządca organizujący szkolenie lub egzamin wydaje zainteresowanym dokument potwierdzający odbycie szkolenia lub złożenie egzaminu. |  |
|  | Krajowy organ ds. bezpieczeństwa dopilnowuje, by usługi szkoleniowe spełniały wymogi zawarte w, odpowiednio, dyrektywie 2007/59/WE, TSI lub krajowych przepisach, o których mowa w art. 8 ust. 3 lit. e). | | N | Art. 18d ust. 8 utk | 8. Nadzór nad szkoleniami i egzaminem w zakresie zgodności z wymaganiami dotyczącymi bezpieczeństwa sprawuje Prezes UTK. |  |
| Art. 13 ust. 2 | 2. Jeżeli zaplecze szkoleniowe jest dostępne tylko za pośrednictwem usług jednego przedsiębiorstwa kolejowego lub zarządcy infrastruktury, państwa członkowskie zapewniają innym przedsiębiorstwom kolejowym dostęp do nich za rozsądną i niedyskryminującą odpłatnością opartą na kosztach, która może obejmować marżę zysku. | | N | Art. 18d ust. 5 i 6 utk | 5. Jeżeli przewoźnik kolejowy lub zarządca nie ma warunków do organizowania szkoleń, o których mowa w ust. 1-3, lub przeprowadzania egzaminów, kieruje odpłatnie pracownika do innego przewoźnika kolejowego lub zarządcy. Opłata za szkolenie lub egzamin stanowi dochód podmiotów prowadzących szkolenie lub egzamin.  6. Opłata za szkolenie i egzamin powinna uwzględniać wyłącznie uzasadnione koszty oraz niewielki zysk, nieprzekraczający 10% tych kosztów. Opłatę tę ustala się na niedyskryminujących zasadach. |  |
| Art. 13 ust. 3 | 3. Podczas rekrutacji nowych maszynistów, personelu pokładowego oraz personelu wykonującego zadania krytyczne dla bezpieczeństwa przedsiębiorstwa kolejowe mogą wziąć pod uwagę wszystkie szkolenia, kwalifikacje i doświadczenie zdobyte wcześniej w innym przedsiębiorstwie kolejowym. W tym celu tacy członkowie personelu są uprawnieni do dostępu do wszelkich dokumentów potwierdzających ich szkolenie, kwalifikacje i doświadczenie, uzyskania ich kopii i przedstawiania tych dokumentów. | | N | Art. 18d ust. 9 i 10 utk | 9. Przewoźnicy kolejowi i zarządcy, zatrudniając nowych maszynistów i drużyny pociągowe oraz innych pracowników wykonujących prace związane z bezpieczeństwem, biorą pod uwagę odbyte szkolenia, kwalifikacje i doświadczenie kandydatów do pracy zdobyte wcześniej u innego przewoźnika kolejowego lub zarządcy.  10. Pracownik przewoźnika kolejowego lub zarządcy ma prawo do uzyskania kopii dokumentów potwierdzających jego szkolenia, kwalifikacje i doświadczenie. |  |
| Art. 13 ust. 4 | 4. Przedsiębiorstwa kolejowe i zarządcy infrastruktury są odpowiedzialni za poziom wyszkolenia i kwalifikacji swojego personelu wykonującego pracę krytyczną dla bezpieczeństwa. | | N | Art. 18d ust. 4 utk | 4. Szkolenia, o których mowa w ust. 1-3, organizują przewoźnicy kolejowi oraz zarządcy, którzy ponoszą odpowiedzialność za poziom wyszkolenia i kwalifikacji pracowników wykonujących prace związane z bezpieczeństwem. |  |
| Art. 14 ust. 1 | 1. Każdemu pojazdowi przed rozpoczęciem jego użytkowania w sieci przypisuje się podmiot odpowiedzialny za utrzymanie; podmiot ten jest rejestrowany w rejestrze pojazdów zgodnie z art. 47 dyrektywy (UE) 2016/797. | | T | Art. 23j ust. 1 utk | 1. Przed rozpoczęciem użytkowania pojazdu kolejowego dysponent określa podmiot odpowiedzialny za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM), który zapewnia utrzymanie pojazdu w sposób gwarantujący jego bezpieczną eksploatację. Podmiot ten jest ujęty w krajowym rejestrze pojazdów kolejowych lub europejskim rejestrze pojazdów |  |
| Art. 14 ust. 2 | 2. Bez uszczerbku dla przewidzianej w art. 4 odpowiedzialności przedsiębiorstw kolejowych i zarządców infrastruktury za bezpieczną eksploatację pociągu, podmiot odpowiedzialny za utrzymanie zapewnia, aby pojazdy, za których utrzymanie jest odpowiedzialny, były – dzięki systemowi utrzymania – w stanie poruszać się w bezpieczny sposób. W tym celu podmiot odpowiedzialny za utrzymanie ustanawia dla tych pojazdów system utrzymania i dzięki temu systemowi: | | T | Art. 23j ust. 1 i 2 utk | 1. Przed rozpoczęciem użytkowania pojazdu kolejowego dysponent określa podmiot odpowiedzialny za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM), który zapewnia utrzymanie pojazdu w sposób gwarantujący jego bezpieczną eksploatację. Podmiot ten jest ujęty w europejskim rejestrze pojazdów (EVR).2. Podmiot odpowiedzialny za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM) za pomocą udokumentowanego systemu utrzymania: |  |
|  | a) zapewnia, aby pojazdy utrzymywane były zgodnie z dokumentacją dotyczącą utrzymania każdego pojazdu oraz obowiązującymi wymogami, w tym zasadami dotyczącymi utrzymania i odpowiednimi przepisami TSI; | | T | Art. 23j ust. 2 pkt 1 utk | 1) zapewnia, aby pojazdy utrzymywane były zgodnie z dokumentacją dotyczącą utrzymania każdego pojazdu oraz obowiązującymi wymogami, w tym zasadami dotyczącymi utrzymania i odpowiednimi przepisami TSI; |  |
|  | b) wdraża niezbędne środki wyceny i oceny ryzyka, ustanowione w CSM, o których mowa w art. 6 ust. 1 lit. a), w odpowiednich przypadkach we współpracy z innymi podmiotami; | | T | Art. 23j ust. 2 pkt 2 utk | 2) wdraża niezbędne środki wyceny i oceny ryzyka, ustanowione we wspólnej metodzie bezpieczeństwa (CSM), w odpowiednich przypadkach we współpracy z innymi podmiotami; |  |
|  | c) zapewnia, by ich wykonawcy wdrażali środki kontroli ryzyka poprzez stosowanie CSM dotyczących monitorowania, o którym mowa w art. 6 ust. 1 lit. c), oraz by powyższe zawarte było w umowach, które są ujawniane na wniosek Agencji lub krajowego organu ds. bezpieczeństwa; | | T | Art. 23j ust. 2 pkt 3 utk | 3) zapewnia umowne zobowiązanie wykonawców do wdrażania środków kontroli ryzyka poprzez stosowanie wspólnej metody bezpieczeństwa (CSM) dotyczącej monitorowania; |  |
|  |  | |  |
|  |  | |  | Art. 15 ust. 1b utk | 1b. Uprawnienia, o których mowa w ust. 1 pkt 1 i 2, przysługują także pracownikom Agencji w związku z wykonywaniem zadań, o których mowa w art. 14 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 2016/796 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie Agencji Kolejowej Unii Europejskiej i uchylenia rozporządzenia (WE) nr 881/2004. |  |
|  | d) zapewnia identyfikowalność działań dotyczących utrzymania. | | T | Art. 23j ust. 2 pkt 4 utk | 4) zapewniają identyfikowalność działań dotyczących utrzymania. |  |
| Art. 14 ust. 3 | 3. System utrzymania obejmuje następujące funkcje:  a) funkcję zarządzania, by nadzorować i koordynować funkcje utrzymania, o których mowa w lit. b)–d), i aby zapewniać bezpieczeństwo pojazdu w systemie kolei; | | T | Art. 23j ust. 3 pkt 1 utk | 3. System utrzymania obejmuje następujące funkcje:  1) zarządzania nadzorującą i koordynującą funkcje utrzymania, o których mowa w pkt 2–4, i zapewniającą bezpieczeństwo pojazdu w systemie kolei; |  |
|  | b) funkcję rozwoju utrzymania, by zarządzać dokumentacją utrzymania, w tym zarządzać konfiguracją, w oparciu o dane projektowe i operacyjne oraz w oparciu o wyniki i korzyści z doświadczenia; | | T | Art. 23j ust. 3 pkt 2 utk | 2) rozwoju utrzymania zarządzającą dokumentacją utrzymania, w tym konfiguracją pojazdu, w oparciu o dane projektowe i operacyjne oraz w oparciu o informacje o funkcjonowaniu pojazdu i uzyskane na podstawie dotychczasowych doświadczeń; |  |
|  | c) funkcję zarządzania utrzymaniem taboru, by zarządzać wycofaniem pojazdu do celów utrzymania i jego przywróceniem do eksploatacji po zakończeniu utrzymania; | | T | Art. 23j ust. 3 pkt 3 utk | 3) zarządzania utrzymaniem taboru zarządzającą wycofaniem pojazdu do celów utrzymania i jego przywróceniem do eksploatacji po zakończeniu utrzymania; |  |
|  | d) funkcję przeprowadzania utrzymania, by przeprowadzać wymagane utrzymanie techniczne pojazdu lub jego części, włącznie z dokumentacją dotyczącą dopuszczenia do eksploatacji. | | T | Art. 23j ust. 3 pkt 4 utk | 4) przeprowadzania utrzymania, w ramach której przeprowadzane jest utrzymanie techniczne pojazdu lub jego części oraz przygotowywana jest dokumentacja dotycząca dopuszczenia do eksploatacji. |  |
|  | Podmiot odpowiedzialny za utrzymanie wykonuje funkcję zarządzania samodzielnie, może natomiast zlecać innym kontrahentom, takim jak warsztaty utrzymaniowe, funkcje utrzymania określone w lit. b)–d) lub ich część. | | T | Art. 23j ust. 4 utk | 4. Podmiot odpowiedzialny za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM) wykonuje funkcję zarządzania, o której mowa w ust. 3 pkt 1, samodzielnie. Pozostałe funkcje, o których mowa w ust. 3 pkt 2-4, lub ich część mogą zostać zlecone innym podmiotom. |  |
|  | Podmiot odpowiedzialny za utrzymanie zapewnia, aby wszystkie funkcje określone w lit. a)–d) były zgodne z wymogami i kryteriami oceny przedstawionymi w załączniku III. | | T | Art. 23j ust. 5 utk | 5. Podmiot odpowiedzialny za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM) zapewnia, aby wszystkie funkcje, o których mowa w ust. 3, były zgodne z podstawowymi elementami określonymi w ust. 6. |  |
|  | Warsztaty utrzymaniowe stosują właściwe sekcje załącznika III, jak określono w aktach wykonawczych przyjętych zgodnie z ust. 8 lit. a), odpowiadające funkcjom i działaniom, które mają zostać certyfikowane. | | N (przepis odsyła do aktu wyk.) | - | - |  |
| Art. 14 ust. 4 | 4. W przypadku wagonów towarowych, i po przyjęciu aktów wykonawczych, o których mowa w ust. 8 lit. b), w przypadku innych pojazdów, każdy podmiot odpowiedzialny za utrzymanie jest certyfikowany przez organ akredytowany lub uznany lub przez krajowy organ ds. bezpieczeństwa, i otrzymuje certyfikat podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie zgodnie z następującymi warunkami: | | T | Art. 23j ust. 7 utk | 7. Podmioty odpowiedzialne za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM) oraz podmioty zajmujące się utrzymaniem pojazdów kolejowych, wykonujące w całości albo w części co najmniej jedną z funkcji utrzymania określoną w ust. 3 pkt 2-4, podlegają certyfikacji prowadzonej przez Prezesa UTK na zasadach i w trybie określonym w rozporządzeniu (UE) nr 2019/779. |  |
|  | a) procedury akredytacji i uznawania procesów certyfikacji opierają się na kryteriach niezależności, kompetencji i bezstronności; | | N | - | - | W Polsce organem certyfikującym jest krajowy organ ds. bezpieczeństwa, wobec którego nie stosuje się procedur akredytacji lub uznania. |
|  | b) system certyfikacji zapewnia dowody, że podmiot odpowiedzialny za utrzymanie ustanowił system utrzymania, by zapewnić w przypadku każdego pojazdu, za którego utrzymanie jest odpowiedzialny, stan umożliwiający bezpieczną eksploatację; | | T | Art. 23j ust. 9 pkt 1 utk | 9. W toku procedury certyfikacji, o której mowa w ust. 7, Prezes UTK:  1) uzyskuje dowody potwierdzające, że podmiot odpowiedzialny za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM) ustanowił system utrzymania, by zapewnić w przypadku każdego pojazdu, za którego utrzymanie jest odpowiedzialny, stan umożliwiający bezpieczną eksploatację; |  |
|  | c) certyfikacja podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie jest oparta na ocenie zdolności tego podmiotu do spełnienia właściwych wymogów i kryteriów oceny przedstawionych w załączniku III i do spójnego ich stosowania. Powinna obejmować system nadzoru, by zapewnić ciągłą zgodność z tymi wymogami i kryteriami oceny po przyznaniu certyfikatu podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie: | | T | Art. 23j ust. 9 pkt 2 utk | 2) ocenia zdolność podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM) do spełnienia podstawowych elementów określonych w ust. 6 i do spójnego ich stosowania; |  |
|  | Art. 23j ust. 15 utk | 15. Prezes UTK nadzoruje ciągłą zgodność z wymogami i kryteriami oceny po przyznaniu certyfikatu podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM). |  |
|  | d) certyfikacja warsztatów utrzymaniowych jest oparta na zgodności z właściwymi sekcjami załącznika III stosowanymi do odpowiednich funkcji i działań, które mają zostać certyfikowane. | | T | Art. 23j ust. 9 pkt 3 utk | 3) w przypadku certyfikacji warsztatów utrzymaniowych ocenia zgodność z podstawowymi elementami określonymi w ust. 6 stosowanymi do odpowiednich funkcji i działań, które są certyfikowane. |  |
|  | Jeżeli podmiotem odpowiedzialnym za utrzymanie jest przedsiębiorstwo kolejowe lub zarządca infrastruktury, zgodność z warunkami określonymi w akapicie pierwszym może być stwierdzana przez krajowy organ ds. bezpieczeństwa zgodnie z procedurami, o których mowa w art. 10 lub 12, i może być potwierdzana w certyfikatach wydawanych zgodnie z tymi procedurami. | | T | Art. 23j ust. 14 utk | 14. Jeżeli podmiotem odpowiedzialnym za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM) jest przewoźnik kolejowy lub zarządca infrastruktury, zgodność z warunkami określonymi w ust. 2-13, może zostać potwierdzona w ramach procedur wydawania przedłużania lub aktualizacji jednolitych certyfikatów bezpieczeństwa lub autoryzacji bezpieczeństwa. |  |
| Art. 14 ust. 5 | 5. Certyfikaty wydane zgodnie z ust. 4 są ważne na terytorium całej Unii. | | T | Art. 23j ust. 11 utk | 11. Certyfikaty wydane w innych państwach członkowskich Unii Europejskiej podmiotom, o których mowa w ust. 7, są ważne na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, jeżeli zostały wydane zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 2019/779. |  |
| Art. 14 ust. 6 | 6. Na podstawie zalecenia Agencji Komisja przyjmuje, w drodze aktów wykonawczych, szczegółowe przepisy dotyczące określonych w ust. 4 akapit pierwszy warunków certyfikacji podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie wagonów towarowych, w tym wymogów przedstawionych w załączniku III, zgodnie z odpowiednimi CSM i TSI, oraz – w razie potrzeby – zmienia takie przepisy.  Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 28 ust. 3.  System certyfikacji mający zastosowanie do wagonów towarowych, przyjęty rozporządzeniem Komisji (UE) nr 445/2011, stosuje się nadal do momentu rozpoczęcia stosowania aktu wykonawczego, o którym mowa w niniejszym ustępie. | | N (przepis dotyczy Komisji) | - | - | - |
| Art. 14 ust. 7 | 7. Do dnia 16 czerwca 2018 r. Agencja przeprowadza ocenę systemu certyfikacji podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie wagonów towarowych, rozważa korzyści z rozszerzenia tego systemu na wszystkie pojazdy i obowiązkową certyfikację warsztatów utrzymaniowych oraz przedstawia Komisji sprawozdanie. | | N (przepis dotyczy Agencji) | - | - | - |
| Art. 14 ust. 8 | 8. Na podstawie oceny przeprowadzonej przez Agencję zgodnie z ust. 7 Komisja, w drodze aktów wykonawczych, przyjmuje – w stosownych przypadkach – i w razie potrzeby zmienia szczegółowe przepisy określające, które z wymogów przedstawionych w załączniku III mają zastosowanie na potrzeby:  a) funkcji utrzymania pełnionych przez warsztaty utrzymaniowe, w tym szczegółowe przepisy zapewniające jednolite wdrożenie certyfikacji warsztatów utrzymaniowych, zgodnie z odpowiednimi CSM i TSI;  b) certyfikacji podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie pojazdów innych niż wagony towarowe, na podstawie technicznej charakterystyki takich pojazdów, w tym szczegółowe przepisy zapewniające jednolite wdrożenie warunków certyfikacji przez podmioty odpowiedzialne za utrzymanie pojazdów innych niż wagony towarowe, zgodnie z odpowiednimi CSM i TSI.  Te akty wykonawcze są przyjmowane zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 28 ust. 3. | | N (przepis dotyczy Komisji) | - | - | - |
| Art. 15 ust. 1 | 1. Państwa członkowskie mogą spełnić obowiązki związane z określeniem podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie za pomocą środków alternatywnych w stosunku do systemu utrzymania ustanowionego w art. 14 w następujących przypadkach:  a) pojazdy zarejestrowane w państwie trzecim i utrzymywane zgodnie z prawem tego państwa;  b) pojazdy używane w ramach sieci lub linii, których prześwit toru różni się od prześwitu toru głównej sieci kolejowej w Unii i w przypadku których spełnienie wymogów określonych w art. 14 ust. 2 zapewniane jest na mocy międzynarodowych porozumień z państwami trzecimi;  c) wagony towarowe i wagony pasażerskie użytkowane wspólnie z państwami trzecimi, w których prześwit toru różni się od prześwitu toru głównej sieci kolejowej w Unii;  d) pojazdy używane w ramach sieci, o których mowa w art. 2 ust. 3, oraz sprzęt wojskowy i sprzęt służący do transportu specjalnego, wymagającego specjalnego zezwolenia krajowego organu ds. bezpieczeństwa wydanego przed rozpoczęciem ich używania. W tym przypadku odstępstwa udzielane są na okres nie dłuższy niż pięć lat. | | T | Art. 23j ust. 12 utk | 12. Zadania podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM) w przypadku:  1) pojazdów kolejowych zarejestrowanych w państwie innym niż państwo członkowskie Unii Europejskiej i utrzymywanych zgodnie z przepisami obowiązującymi w tym państwie,  2) pojazdów kolejowych eksploatowanych na liniach kolejowych, na których szerokość torów różni się od szerokości torów głównej sieci kolejowej w Rzeczypospolitej Polskiej i w przypadku, których spełnienie warunków określonych w ust. 1, zapewnia się w drodze umów międzynarodowych z państwami innymi niż państwo członkowskie Unii Europejskiej,  3) wagonów towarowych i wagonów pasażerskich użytkowanych wspólnie z państwami trzecimi, w których prześwit toru różni się od prześwitu toru głównej sieci kolejowej w Unii,  4) pojazdów kolejowych wojskowych i pojazdów kolejowych specjalnych, których przejazd wymaga uzyskania zezwolenia Prezesa UTK  - może realizować przewoźnik kolejowy przemieszczający te wagony na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, po uzyskaniu od Prezesa UTK certyfikatu, o którym mowa w ust. 8. |  |
| Art. 15 ust. 2 | 2. Środki alternatywne, o których mowa w ust. 1, wdrażane są poprzez odstępstwa udzielane przez odpowiedni krajowy organ ds. bezpieczeństwa lub Agencję:  a) przy rejestrowaniu pojazdów zgodnie z przepisami art. 47 dyrektywy (UE) 2016/797 w zakresie określania podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie;  b) przy wydawaniu jednolitych certyfikatów bezpieczeństwa i autoryzacji w zakresie bezpieczeństwa przedsiębiorstwom kolejowym i zarządcom infrastruktury zgodnie z przepisami art. 10 i 12 niniejszej dyrektywy w zakresie określania podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie lub ich certyfikacji. | | T | Art. 23j ust. 12 utk | Jw. |  |
| Art. 15 ust. 3 | 3. Odstępstwa są określane i uzasadniane w rocznym sprawozdaniu dotyczącym bezpieczeństwa, o którym mowa w art. 19. Jeżeli wydaje się, że w systemie kolei Unii podejmowane jest nieuzasadnione ryzyko w zakresie bezpieczeństwa, Agencja bezzwłocznie informuje o tym fakcie Komisję. Komisja kontaktuje się z zainteresowanymi stronami oraz, w razie potrzeby, zwraca się do danego państwa członkowskiego o wycofanie decyzji o odstępstwie. | | T | Art. 17ab ust. 3 lit. f utk | 3. Prezes UTK sporządza roczny raport w sprawie bezpieczeństwa zawierający: (...)  f) przyznanych zezwoleniach, o których mowa w art. 23j ust. 12, |  |
| **Rozdział IV** | **Krajowe organy ds. bezpieczeństwa** | |  |  |  |  |
| Art. 16 ust. 1 | 1. Każde państwo członkowskie ustanawia krajowy organ ds. bezpieczeństwa. Państwa członkowskie zapewniają, by krajowy organ ds. bezpieczeństwa dysponował konieczną wewnętrzną i zewnętrzną zdolnością organizacyjną w zakresie zasobów ludzkich i materialnych.. | | T | Art. 10 ust. 1 utk | 1. Centralnym organem administracji rządowej będącym krajowym organem ds. bezpieczeństwa i krajowym regulatorem transportu kolejowego w rozumieniu przepisów Unii Europejskiej z zakresu bezpieczeństwa, interoperacyjności i regulacji transportu kolejowego, właściwym w sprawach: (…) |  |
|  | Taki organ jest niezależny pod względem organizacyjnym, prawnym i decyzyjnym od jakiegokolwiek przedsiębiorstwa kolejowego, zarządcy infrastruktury, wnioskodawcy lub podmiotu zamawiającego oraz podmiotu udzielającego zamówień na usługi publiczne. Z zastrzeżeniem zachowania takiej niezależności instytucją tą może być departament w krajowym ministerstwie odpowiedzialnym za sprawy transportu | | N | Art. 11a utk | 1. Prezes UTK nie może zajmować innego stanowiska, z wyjątkiem stanowiska dydaktycznego w szkole wyższej, ani wykonywać innych zajęć zarobkowych.  2. Prezes UTK nie może należeć do partii politycznej, związku zawodowego ani prowadzić działalności publicznej niedającej pogodzić się z bezstronnością i niezależnością sprawowanego stanowiska.  3. Prezes UTK i wiceprezesi UTK składają Prezesowi Rady Ministrów corocznie, w terminie do dnia 31 grudnia, oświadczenie o braku powiązań z podmiotami podlegającymi regulacji oraz braku konfliktu interesów. W oświadczeniu wskazuje się wszelkie bezpośrednie albo pośrednie okoliczności, które można uznać za zagrażające ich niezależności i wpływające na wykonywanie przez nich swoich funkcji.  4. Osoba pełniąca funkcję Prezesa UTK lub wiceprezesa UTK podlega wyłączeniu od udziału w postępowaniu w sprawie dotyczącej przedsiębiorcy, z którym łączył ją bezpośredni albo pośredni związek w okresie roku przed wszczęciem postępowania. |  |
| Art. 16 ust. 2 | 2. Krajowemu organowi ds. bezpieczeństwa powierza się przynajmniej następujące zadania: | | N | Art. 13 ust. 1a utk | 1a. Do zadań Prezesa UTK, w zakresie nadzoru nad podmiotami, których działalność ma wpływ na bezpieczeństwo ruchu kolejowego i bezpieczeństwo eksploatacji kolei, należy: |  |
|  | a) zezwalanie na dopuszczenie do eksploatacji podsystemów „sterowanie – urządzenia przytorowe”, „energia” i „infrastruktura” składających się na system kolei Unii zgodnie z art. 18 ust. 2 dyrektywy (UE) 2016/797; | | T . | Art. 13 ust. 2 pkt 1 utk | 1) wydawanie, odmowa wydania i cofanie zezwoleń na dopuszczenie do eksploatacji podsystemów strukturalnych "infrastruktura", "energia" i "sterowanie - urządzenia przytorowe znajdujących się na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej; |  |
|  | b) wydawanie, odnawianie, zmiana i cofanie zezwoleń na wprowadzenie pojazdu do obrotu zgodnie z art. 21 ust. 8 dyrektywy (UE) 2016/797; | | T | Art. 13 ust. 2 pkt 2 utk | 2) wydawanie, odnawianie, zmiana i unieważnienie zezwoleń na wprowadzenie pojazdu kolejowego lub typu pojazdu kolejowego do obrotu w przypadku gdy obszar użytkowania jest ograniczony wyłącznie do terytorium Rzeczypospolitej Polskiej |  |
|  | c) wspieranie Agencji w wydawaniu, odnawianiu, zmianie i cofaniu zezwoleń na wprowadzenie pojazdu do obrotu zgodnie z art. 21 ust. 5 dyrektywy (UE) 2016/797 oraz zezwoleń na wprowadzenie typów pojazdów do obrotu zgodnie z art. 24 dyrektywy (UE) 2016/797; | | T | Art. 15ab ust. 1 pkt 2 | 2) wydawania, odnawiania, zmiany i unieważnianie zezwoleń na wprowadzenie pojazdu kolejowego lub typu pojazdu kolejowego do obrotu; |  |
|  | d) kontrolowanie na swoim terytorium zgodności składników interoperacyjności z zasadniczymi wymaganiami zgodnie z art. 8 dyrektywy (UE) 2016/797; | | T . | Art. 13 ust. 2 pkt 2b utk | 2b) kontrola na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej zgodności składników interoperacyjności z zasadniczymi wymaganiami; |  |
|  | e) zapewnianie przypisywania numerów pojazdów zgodnie z art. 46 dyrektywy (UE) 2016/797 i bez uszczerbku dla art. 47 ust. 4 tej dyrektywy; | | T | Art. 13 ust 2 pkt 7 utk | 7) nadawanie i zmiana europejskich numerów pojazdom kolejowym (EVN), wyrejestrowywanie pojazdów kolejowych oraz dokonywanie zmian pozostałych danych rejestrowych w europejskim rejestrze pojazdów (EVR) |  |
|  | f) wspieranie Agencji w wydawaniu, odnawianiu, zmianie i cofaniu jednolitych certyfikatów bezpieczeństwa przyznawanych zgodnie z art. 10 ust. 5; | | T | Art. 15ab ust.1 pkt 1 utk | Art. 15ab. 1. Prezes UTK współpracuje z Agencją w szczególności w zakresie:  1) wydawania, przedłużania, aktualizacji, ograniczania i cofania jednolitych certyfikatów bezpieczeństwa; |  |
|  | g) wydawanie, odnawianie, zmiana i cofanie jednolitych certyfikatów bezpieczeństwa przyznawanych zgodnie z art. 10 ust. 8; | | T | Art. 13 ust. 1a pkt 1 utk | 1) wydawanie, przedłużanie, aktualizacja, ograniczanie i cofanie jednolitych certyfikatów bezpieczeństwa i autoryzacji bezpieczeństwa oraz prowadzenie i aktualizacja rejestrów tych dokumentów; |  |
|  | h) wydawanie, odnawianie, zmiana i cofanie autoryzacji w zakresie bezpieczeństwa przyznawanych zgodnie z art. 12; | | T | Art. 13 ust. 1a pkt 1 utk | 1) wydawanie, przedłużanie, aktualizacja, ograniczanie i cofanie jednolitych certyfikatów bezpieczeństwa i autoryzacji bezpieczeństwa oraz prowadzenie i aktualizacja rejestrów tych dokumentów; |  |
|  | i) monitorowanie, promowanie oraz, w stosownych przypadkach, egzekwowanie i aktualizacja regulacji dotyczących bezpieczeństwa, w tym systemu przepisów krajowych; | | T | Art. 13 ust. 1a pkt 9 utk | 9) monitorowanie, promowanie i wprowadzanie w życie regulacji bezpieczeństwa, łącznie z systemem krajowych zasad bezpieczeństwa, oraz ich rozwijanie po konsultacji ze wszystkimi podmiotami i zainteresowanymi stronami, w tym z zarządcami infrastruktury, przewoźnikami kolejowymi, producentami, dostawcami usług utrzymania oraz przedstawicielami personelu i użytkowników. |  |
|  | j) nadzorowanie przedsiębiorstw kolejowych i zarządców infrastruktury zgodnie z art. 17; | | T | Art. 13 ust. 1a pkt 4 utk | 4) nadzór nad spełnianiem warunków lub wymagań zawartych w autoryzacjach bezpieczeństwa, jednolitych certyfikatach bezpieczeństwa, świadectwach bezpieczeństwa oraz nadzorowanie zgodności działania zarządców lub przewoźników kolejowych z przepisami Unii Europejskiej i prawa krajowego w zakresie bezpieczeństwa transportu kolejowego; |  |
|  | k) w odpowiednich przypadkach, i w zgodzie z przepisami krajowymi, wydawanie, odnawianie, zmiana i cofanie licencji maszynisty zgodnie z dyrektywą 2007/59/WE; | | N | Art. 13 ust. 1a pkt 2 utk | 2) wydawanie, przedłużanie ważności, zawieszanie, przywracanie i cofanie licencji maszynisty, aktualizacja danych zawartych w licencji maszynisty, wydawanie wtórników licencji maszynisty oraz prowadzenie i aktualizacja rejestru tych dokumentów; |  |
|  | l) w odpowiednich przypadkach, i w zgodzie z przepisami krajowymi, wydawanie, odnawianie, zmiana i cofanie certyfikatów wydanych podmiotom odpowiedzialnym za utrzymanie. | | T | Art. 13 ust. 1a pkt 3 utk | 3) pełnienie funkcji organu certyfikującego, o którym mowa w art. 2 lit. b rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2019/779 z dnia 16 maja 2019 r. ustanawiającego szczegółowe przepisy dotyczące systemu certyfikacji podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie pojazdów zgodnie z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/798 oraz uchylającego rozporządzenie Komisji (UE) nr 445/2011 (Dz. Urz. UE L 139 I z 27.05.2019., str. 360), zwanego dalej „rozporządzeniem (UE) nr 2019/779”; |  |
| Art. 16 ust. 3 | 3. Zadania, o których mowa w ust. 2, nie mogą być przekazane lub zlecone zarządcy infrastruktury, przedsiębiorstwu kolejowemu ani podmiotowi zamawiającemu. | | N | - | - |  |
| Art. 17 ust. 1 | 1. Krajowe organy ds. bezpieczeństwa nadzorują stałe przestrzeganie prawnego obowiązku spoczywającego na przedsiębiorstwach kolejowych lub zarządcach infrastruktury do stosowania systemu zarządzania bezpieczeństwem, o którym mowa w art. 9. | | T | Art. 18be ust. 1 utk | 1. Prezes UTK nadzoruje stosowanie przez zarządców i przewoźników kolejowych systemu zarządzania bezpieczeństwem, o którym mowa w art. 17a , uwzględniając zasady określone w odpowiedniej wspólnej metodzie oceny bezpieczeństwa (CSM). |  |
|  | W tym celu krajowe organy ds. bezpieczeństwa stosują zasady określone w stosownej CSM, o której mowa w art. 6 ust. 1 lit. c), zapewniając, by działania w zakresie nadzoru obejmowały w szczególności sprawdzanie stosowania przez przedsiębiorstwa kolejowe i zarządców infrastruktury: | | T | Art. 18be ust. 2 utk | 2. Nadzór, o którym mowa w ust. 1, obejmuje kontrole i audyty mające na celu sprawdzenie stosowania: |  |
|  | a) systemu zarządzania bezpieczeństwem, aby monitorować jego skuteczność; | | T | Art. 18be ust. 2 pkt 1 utk | 1) systemu zarządzania bezpieczeństwem w celu monitorowania jego skuteczności; |  |
|  | b) indywidualnych lub częściowych elementów systemu zarządzania bezpieczeństwem, w tym czynności operacyjnych, dostarczania usług utrzymania i materiałów oraz zatrudniania wykonawców, aby monitorować ich skuteczność; oraz | | T | Art. 18be ust. 2 pkt 2 utk | 2) indywidualnych lub częściowych elementów systemu zarządzania bezpieczeństwem, w tym czynności operacyjnych, dostarczania usług utrzymania i materiałów oraz zatrudniania wykonawców w celu monitorowania ich skuteczności; |  |
| c) stosownych CSM, o których mowa w art. 6. | | T | Art. 18be ust. 2 pkt 3 utk | 3) odpowiednich wspólnych metod oceny bezpieczeństwa (CSM). |  |
| Działania nadzorcze dotyczące tego punktu mają również w odpowiednich przypadkach zastosowanie do podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie. | | T | Art. 18be ust. 4 | 4. W przypadku podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM), nadzór, o którym mowa w ust. 1, przeprowadza się w celu zapewnienia stosowania przez te podmioty odpowiednich wspólnych metod oceny bezpieczeństwa (CSM). |  |
| Art. 17 ust. 2 | 2. Przedsiębiorstwa kolejowe informują właściwe krajowe organy ds. bezpieczeństwa z co najmniej dwumiesięcznym wyprzedzeniem o każdej nowej operacji transportu kolejowego, aby umożliwić tym organom zaplanowanie działań nadzorczych. Przedsiębiorstwa kolejowe informują również o podziale na kategorie pracowników i typy pojazdów. | | T | Art. 18bd ust.1 utk | 1. Przewoźnik kolejowy informuje Prezesa UTK z co najmniej dwumiesięcznym wyprzedzeniem o planowanym rozpoczęciu przewozów na zmienionych warunkach dotyczących rodzaju i zakresu działalności, | Zgodnie z opinią Komisji Europejskiej art. 17 ust. 2 dyrektywy należy czytać z art. 10 ust. 2. |
| Art. 17 ust. 3 | 3. Posiadacz jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa bezzwłocznie informuje właściwe krajowe organy ds. bezpieczeństwa o wszelkich istotnych zmianach informacji, o których mowa w ust. 2. | | T | Art. 18bd ust.2 utk | 2. Przewoźnik kolejowy w terminie 7 dni informuje Prezesa UTK o znaczących zmianach dotyczących liczby zatrudnionych osób lub typów użytkowanych pojazdów. |  |
| Art. 17 ust. 4 | 4. Monitorowanie zgodności z mającymi zastosowanie przepisami dotyczącymi czasu pracy, jazdy i odpoczynku maszynistów jest zapewniane przez właściwe organy wyznaczone przez państwa członkowskie. Jeżeli monitorowanie zgodności nie jest wykonywane przez krajowe organy ds. bezpieczeństwa, właściwe organy współpracują z krajowymi organami ds. bezpieczeństwa, by umożliwić krajowym organom ds. bezpieczeństwa wypełnianie ich roli w zakresie nadzoru nad bezpieczeństwem kolei. | | N | Art. 1 i 14 ustawy z dnia 13 kwietnia 2007 r. o Państwowej Inspekcji Pracy |  |  |
| Art. 17 ust. 5 | 5. W przypadku gdy krajowy organ ds. bezpieczeństwa uzna, że posiadacz jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa przestał spełniać warunki certyfikacji, wówczas zwraca się do Agencji o ograniczenie lub cofnięcie tego certyfikatu. Agencja niezwłocznie informuje wszystkie właściwe krajowe organy ds. bezpieczeństwa. Agencja może ograniczyć lub cofnąć jednolity certyfikat bezpieczeństwa, podając przyczyny tej decyzji. | | T | Art. 18bf ust. 1 utk | 1. Prezes UTK występuje do Agencji o ograniczenie lub cofnięcie wydanego przez nią jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa, jeżeli przewoźnik kolejowy przestał spełniać warunki wydania jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa, albo zastosowany wobec niego na podstawie art. 14 ust. 2a tymczasowy środek bezpieczeństwa obejmuje okres powyżej 3 miesięcy. |  |
|  | W przypadku rozbieżności zdań między Agencją a krajowym organem ds. bezpieczeństwa zastosowanie ma procedura arbitrażowa wskazana w art. 10 ust. 7. Jeżeli w wyniku takiej procedury arbitrażowej jednolity certyfikat bezpieczeństwa nie jest ani ograniczony ani cofnięty, tymczasowe środki bezpieczeństwa, o których mowa w ust. 6 niniejszego artykułu, zostają zawieszone. | | T | Art. 18bf ust. 2 utk | 2. W przypadku gdy Agencja nie zgadza się z wnioskiem Prezesa UTK, o którym mowa w ust. 1, zastosowanie ma procedura o której mowa w art. 18ba ust. 2 i 3. Jeżeli w jej wyniku jednolity certyfikat bezpieczeństwa nie zostanie ograniczony albo cofnięty, Prezes UTK cofa tymczasowe środki bezpieczeństwa. |  |
|  | W przypadku gdy krajowy organ ds. bezpieczeństwa sam wydał jednolity certyfikat bezpieczeństwa zgodnie z art. 10 ust. 8, może on ograniczyć lub cofnąć certyfikat, podając uzasadnienie tej decyzji, i informuje Agencję. | | T | Art. 18bf ust. 3 utk | 3. Prezes UTK może ograniczyć albo cofnąć wydany przez siebie jednolity certyfikat bezpieczeństwa jeżeli stwierdzi, że przewoźnik kolejowy przestał spełniać warunki jego wydania. |  |
|  |  | |  | Art. 18bb ust. 3 utk | 3. Prezes UTK zgłasza Agencji każde wydanie, przedłużenie, aktualizację, ograniczenie lub cofnięcie jednolitych certyfikatów bezpieczeństwa w terminie 14 dni od dnia wydania decyzji. Zgłoszenie zawiera nazwę i adres przewoźnika kolejowego, datę wystawienia, zakres i ważność jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa, a w przypadku cofnięcia - także jego przyczyny. |  |
|  |  | |  | Art. 107 § 1 pkt 6 kpa | §1. Decyzja zawiera: (…)  6) uzasadnienie faktyczne i prawne; |  |
|  | Posiadacz jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa, którego certyfikat został ograniczony lub cofnięty przez Agencję lub przez krajowy organ ds. bezpieczeństwa, ma prawo odwołania się zgodnie z art. 10 ust. 12. | | N | Art. 127 § 3 kpa | Art. 127. §3. Od decyzji wydanej w pierwszej instancji przez ministra lub samorządowe kolegium odwoławcze nie służy odwołanie, jednakże strona niezadowolona z decyzji może zwrócić się do tego organu z wnioskiem o ponowne rozpatrzenie sprawy; do wniosku tego stosuje się odpowiednio przepisy dotyczące odwołań od decyzji. |  |
| Art. 17 ust. 6 | 6. Jeżeli podczas działań nadzorczych krajowy organ ds. bezpieczeństwa stwierdzi poważne zagrożenie dla bezpieczeństwa, może w dowolnym momencie zastosować tymczasowe środki bezpieczeństwa, obejmujące m.in. bezzwłocznie ograniczenie lub zawieszenie właściwych działań. Jeżeli jednolity certyfikat bezpieczeństwa został wydany przez Agencję, krajowy organ ds. bezpieczeństwa bezzwłocznie informuje o tym Agencję i przedstawia materiały dowodowe na poparcie swojej decyzji. | | T | Art. 14 ust. 2a i 2b utk | 2a. Prezes UTK w drodze decyzji wprowadza tymczasowe środki bezpieczeństwa obejmujące zawieszenie lub ograniczenie działalności przewoźnika kolejowego posiadającego jednolity certyfikat bezpieczeństwa po stwierdzeniu, że jego działania stanowią istotne ryzyko dla bezpieczeństwa.  2b. Prezes UTK informuje Agencję o wprowadzeniu tymczasowych środków bezpieczeństwa wobec przewoźnika kolejowego posiadającego jednolity certyfikat bezpieczeństwa wydany przez nią, w terminie 7 dni od dnia ich wprowadzenia.. Do informacji Prezes UTK dołącza materiały dowodowe uzasadniające swoją decyzję. |  |
|  |  | |  | Art. 14 ust. 3 utk | 3. Decyzjom, o których mowa w ust. 2 i 2a, Prezes UTK nadaje rygor natychmiastowej wykonalności |  |
|  | Jeżeli Agencja stwierdzi, że posiadacz jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa nie spełnia już warunków certyfikacji, bezzwłocznie ogranicza lub cofa certyfikat. | | N (przepis dotyczy Agencji) | - | - |  |
|  | Jeżeli Agencja stwierdzi, że środki zastosowane przez krajowy organ ds. bezpieczeństwa są nieproporcjonalne do sytuacji, może zwrócić się do tego organu o ich wycofanie lub o dostosowanie ich do sytuacji. Agencja i krajowy organ ds. bezpieczeństwa współpracują ze sobą, aby wypracować rozwiązanie możliwe do zaakceptowania przez obie strony. W razie potrzeby w procesie tym uczestniczy również przedsiębiorstwo kolejowe. Jeżeli procedura ta nie doprowadzi do rozwiązania, decyzja krajowego organu ds. bezpieczeństwa dotycząca zastosowania środków tymczasowych pozostaje w mocy. | | T | Art. 14 ust. 2c-2e utk | 2c. W przypadku gdy Agencja zwróci się do Prezesa UTK o wycofanie lub modyfikację wprowadzonego tymczasowego środka bezpieczeństwa, Agencja i Prezes UTK współpracują, w celu wypracowania rozwiązania możliwego do zaakceptowania przez obie strony.  2d. Wuzasadnionych przypadkach , do współpracy, o której mowa w ust. 2c, włącza się przewoźnika kolejowego.  2e. Jeżeli Agencja i Prezes UTK nie dojdą do porozumienia w przypadku, o którym mowa w ust. 2c, decyzja Prezesa UTK pozostaje w mocy. |  |
|  | Decyzja krajowego organu ds. bezpieczeństwa dotycząca tymczasowych środków bezpieczeństwa podlega krajowej kontroli sądowej, o której mowa w art. 18 ust. 3. W takim przypadku tymczasowe środki bezpieczeństwa mogą być stosowane do końca kontroli sądowej, bez uszczerbku dla ust. 5. | | N | Art. 16 § 2 Kpa | § 2. Decyzje mogą być zaskarżane do sądu administracyjnego z powodu ich niezgodności z prawem, na zasadach i w trybie określonych w odrębnych ustawach. |  |
|  | Jeżeli okres obowiązywania środka tymczasowego przekracza trzy miesiące, krajowy organ ds. bezpieczeństwa zwraca się do Agencji o ograniczenie lub cofnięcie jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa; zastosowanie ma procedura przewidziana w ust. 5. | | T | Art. 18bf ust. 1 utk | 1. Prezes UTK występuje do Agencji o ograniczenie albo cofnięcie wydanego przez nią jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa, jeżeli przewoźnik kolejowy przestał spełniać warunki wydania jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa, albo zastosowany wobec niego na podstawie art. 14 ust. 2a tymczasowy środek bezpieczeństwa obejmuje okres powyżej 3 miesięcy. |  |
| Art. 17 ust. 7 | 7. Krajowy organ ds. bezpieczeństwa nadzoruje, czy podsystemy „sterowanie – urządzenia przytorowe”, „energia” i „infrastruktura” są zgodne z zasadniczymi wymaganiami, i zapewnia taką zgodność. W przypadku infrastruktury transgranicznej będzie wykonywał działania nadzorcze we współpracy z innymi właściwymi krajowymi organami ds. bezpieczeństwa. Jeśli krajowy organ ds. bezpieczeństwa uzna, że zarządca infrastruktury nie spełnia już warunków koniecznych do autoryzacji w zakresie bezpieczeństwa, to ogranicza lub cofa autoryzację, podając przyczyny swojej decyzji. | | T | Art. 15aa ust. 1 pkt 3 utk | 1. W zakresie bezpieczeństwa, interoperacyjności i nadzoru Prezes UTK współpracuje z krajowymi organami ds. bezpieczeństwa z innych państw członkowskich Unii Europejskiej, w szczególności w zakresie: (…)  3) wydawania, przedłużania, aktualizacji, ograniczania i cofania autoryzacji bezpieczeństwa w odniesieniu do infrastruktury transgranicznej oraz koordynowania działań nadzorczych w ramach zapewnienia zgodności podsystemów „sterowanie – urządzenia przytorowe”, „energia” i „infrastruktura” z zasadniczymi wymaganiami ; | . |
|  |  | |  | Art. 18a ust. 6 pkt 2 utk | 6. Prezes UTK: (,,,)  2) ogranicza albo cofa autoryzację bezpieczeństwa, podając przyczyny tej decyzji, w przypadku gdy uzna, że autoryzowany zarządca nie spełnia warunków w zakresie posiadania autoryzacji bezpieczeństwa. |  |
| Art. 17 ust. 8 | 8. Nadzorując skuteczność systemów zarządzania bezpieczeństwem wdrożonych przez zarządców infrastruktury i przedsiębiorstwa kolejowe, krajowe organy ds. bezpieczeństwa mogą wziąć pod uwagę wyniki podmiotów w dziedzinie bezpieczeństwa, zgodnie z art. 4 ust. 4 niniejszej dyrektywy, oraz, w odpowiednich przypadkach, ośrodków szkoleniowych, o których mowa w dyrektywie 2007/59/WE, w zakresie, w jakim ich działania mają wpływ na bezpieczeństwo kolei. Niniejszy ustęp ma zastosowanie bez uszczerbku dla obowiązków przedsiębiorstw kolejowych i zarządców infrastruktury, o których mowa w art. 4 ust. 3 niniejszej dyrektywy. | | T | Art. 18be ust. 3 utk | 3. W ramach wykonywanego nadzoru, o którym mowa w ust. 1, Prezes UTK wykorzystuje dokumentację zgromadzoną podczas wydawania, przedłużania lub aktualizacji jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa lub autoryzacji bezpieczeństwa, a także może wziąć pod uwagę wyniki w zakresie bezpieczeństwa przewoźnika kolejowego lub zarządcy infrastruktury, oraz w odpowiednich przypadkach, ośrodków szkoleniowych w zakresie, w jakim ich działania mają wpływ na bezpieczeństwo kolei. |  |
| Art. 17 ust. 9 | 9. Krajowe organy ds. bezpieczeństwa państw członkowskich, w których działa przedsiębiorstwo kolejowe, współpracują w zakresie koordynowania swoich działań nadzorczych dotyczących przedsiębiorstwa kolejowego, aby zapewnić wymianę wszystkich kluczowych informacji dotyczących konkretnych przedsiębiorstw kolejowych, w szczególności w odniesieniu do znanych ryzyk i ich osiągów w dziedzinie bezpieczeństwa. Krajowy organ ds. bezpieczeństwa wymienia również informacje z innymi właściwymi organami ds. bezpieczeństwa i Agencją, jeżeli stwierdzi, że dane przedsiębiorstwo kolejowe nie podejmuje niezbędnych środków kontroli ryzyka. | | T | Art. 15aa ust. 1 pkt 1 i 2 utk | 1. W zakresie bezpieczeństwa, interoperacyjności i nadzoru Prezes UTK współpracuje z krajowymi organami ds. bezpieczeństwa z innych państw członkowskich Unii Europejskiej, w szczególności w zakresie:  1) koordynowania działań nadzorczych dotyczących przewoźnika kolejowego posiadającego obszar działalności w Rzeczypospolitej Polskiej oraz na terytorium innych państw członkowskich Unii Europejskiej w celu wyeliminowania nakładania się działań nadzorczych przy jednoczesnym zapewnieniu wystarczającego zakresu nadzoru;  2) wymiany informacji dotyczących przewoźników kolejowych, o których mowa w pkt 1, w szczególności w odniesieniu do znanych ryzyk, stosowania środków ich kontroli, podejmowanych działań nadzorczych, a także osiąganych wyników w zakresie bezpieczeństwa; |  |
|  | Współpraca ta zapewnia wystarczający zakres nadzoru i wyeliminowanie nakładania się inspekcji i audytów. Krajowe organy ds. bezpieczeństwa mogą wypracować wspólny plan nadzoru, aby zapewnić okresowe przeprowadzanie audytów i innych inspekcji, z uwzględnieniem rodzaju i zakresu działalności w każdym państwie członkowskim, którego to dotyczy. | | T | Art. 15aa ust. 1 pkt 1 utk | 1. W zakresie bezpieczeństwa, interoperacyjności i nadzoru Prezes UTK współpracuje z krajowymi organami ds. bezpieczeństwa z innych państw członkowskich Unii Europejskiej, w szczególności w zakresie:  1) koordynowania działań nadzorczych dotyczących przewoźnika kolejowego posiadającego obszar działalności w Rzeczypospolitej Polskiej oraz na terytorium innych państw członkowskich Unii Europejskiej w celu wyeliminowania nakładania się działań nadzorczych przy jednoczesnym zapewnieniu wystarczającego zakresu nadzoru; |  |
|  |  | |  | Art. 15aa ust. 2 utk | 2. Prezes UTK może opracować z krajowymi organami ds. bezpieczeństwa z innych państw członkowskich Unii Europejskiej wspólny plan nadzoru, aby zapewnić okresowe przeprowadzanie audytów i kontroli, z uwzględnieniem rodzaju i zakresu działalności w każdym państwie członkowskim, którego to dotyczy. |  |
|  | Agencja wspomaga takie działania koordynacyjne poprzez opracowywanie wytycznych. | | N (przepis dotyczy Agencji) | - | - |  |
| Art. 17  ust. 10 | 10. Każdy krajowy organ ds. bezpieczeństwa może skierować ostrzeżenie do zarządców infrastruktury i przedsiębiorstw kolejowych, w przypadku gdy nie przestrzegają oni swoich obowiązków określonych w ust. 1. | | T | Art. 14 ust. 3a i 3b utk | „3a. W przypadku stwierdzenia naruszenia przez przewoźnika kolejowego, zarządcę infrastruktury, użytkownika bocznicy kolejowej, przedsiębiorcę zarządzającego infrastrukturą i wykonującego przewozy w metrze, producenta lub jego upoważnionego przedstawiciela, jednostkę notyfikowaną, wykonawcę modernizacji, importera, inwestora lub dysponenta przepisów z zakresu kolejnictwa Prezes UTK może wystosować do tego podmiotu pisemne ostrzeżenie.  3b. Ostrzeżenie, o którym mowa w ust. 3a, zawiera:  1) opis oraz charakter naruszenia;  2) wskazanie przepisu, który został naruszony;  ;  3) termin na udzielenie odpowiedzi o działaniach podjętych lub planowanych do podjęcia w celu usunięcia stwierdzonego naruszenia, wraz z ich harmonogramem |  |
| Art. 17  ust. 11 | 11. Krajowe organ ds. bezpieczeństwa wykorzystują informacje zgromadzone przez Agencję podczas oceny dokumentacji, o której mowa w art. 10 ust. 5 lit. a), do celów nadzoru przedsiębiorstwa kolejowego po wydaniu jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa. Wykorzystują one informacje zgromadzone podczas procedury udzielania autoryzacji w zakresie bezpieczeństwa zgodnie z art. 12 do celów nadzoru nad zarządcą infrastruktury. | | T | Art. 18be ust. 3 utk | 3. W ramach wykonywanego nadzoru, o którym mowa w ust. 1, Prezes UTK wykorzystuje dokumentację zgromadzoną podczas wydawania, przedłużania lub aktualizacji jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa lub autoryzacji bezpieczeństwa, a także może wziąć pod uwagę wyniki w zakresie bezpieczeństwa przewoźnika kolejowego lub zarządcy infrastruktury, oraz, w odpowiednich przypadkach, ośrodków szkoleniowych w zakresie, w jakim ich działania mają wpływ na bezpieczeństwo kolei. |  |
| Art. 17  ust. 12 | 12. Do celów odnawiania jednolitych certyfikatów bezpieczeństwa Agencja lub właściwe krajowe organy ds. bezpieczeństwa w przypadku certyfikatu bezpieczeństwa wydanego zgodnie z art. 10 ust. 8 wykorzystują informacje zgromadzone podczas działań nadzorczych. Do celów odnawiania autoryzacji w zakresie bezpieczeństwa krajowy organ ds. bezpieczeństwa wykorzystuje również informacje zgromadzone podczas swoich działań nadzorczych. | | T | Art. 18a ust. 3c utk | 3c. Do celów przedłużania autoryzacji bezpieczeństwa Prezes UTK wykorzystuje informacje uzyskane podczas działań nadzorczych |  |
|  |  | Art. 18bc ust. 4 utk | 4. Do celów przedłużania jednolitych certyfikatów bezpieczeństwa Prezes UTK wykorzystuje informacje uzyskane podczas działań nadzorczych |  |
| Art. 17  ust. 13 | 13. Agencja i krajowe organy ds. bezpieczeństwa dokonują ustaleń niezbędnych do koordynowania i zapewniania pełnej wymiany informacji, o których mowa w ust. 10, 11 i 12. | | T | Art. 15aa ust. 1 pkt 2 utk | 1. W zakresie bezpieczeństwa, interoperacyjności i nadzoru Prezes UTK współpracuje z krajowymi organami ds. bezpieczeństwa z innych państw członkowskich Unii Europejskiej, w szczególności w zakresie: (…)  2) wymiany informacji dotyczących przewoźników kolejowych, o których mowa w pkt 1, w szczególności w odniesieniu do znanych ryzyk, stosowania środków ich kontroli, podejmowanych działań nadzorczych, a także osiąganych wyników w zakresie bezpieczeństwa; |  |
|  |  | |  | Art. 15ab ust. 1 pkt 4 utk | 1. Prezes UTK współpracuje z Agencją w szczególności w zakresie:  4) wymiany informacji z nadzoru nad przewoźnikami kolejowymi posiadającymi jednolity certyfikat bezpieczeństwa wydany przez Agencję; |  |
| Art. 18 ust. 1 | 1. Agencja, rozpatrując wnioski dotyczące jednolitych certyfikatów bezpieczeństwa, zgodnie z art. 10 ust. 1, oraz krajowe organy ds. bezpieczeństwa wykonują swoje zadania w sposób otwarty, niedyskryminujący i przejrzysty. W szczególności zapewniają one wszystkim zainteresowanym stronom możliwość wypowiedzenia się oraz przedstawiają uzasadnienie swoich decyzji. | | T | Art. 8 § 1 Kpa | § 1. Organy administracji publicznej prowadzą postępowanie w sposób budzący zaufanie jego uczestników do władzy publicznej, kierując się zasadami proporcjonalności, bezstronności i równego traktowania. |  |
|  |  | |  | Art.10 § 1 Kpa | § 1. Organy administracji publicznej obowiązane są zapewnić stronom czynny udział w każdym stadium postępowania, a przed wydaniem decyzji umożliwić im wypowiedzenie się co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań |  |
|  |  |
|  | Natychmiast odpowiadają one na wnioski i zapytania oraz bezzwłocznie zgłaszają swoje prośby o informacje oraz podejmują swoje decyzje w ciągu czterech miesięcy po dostarczeniu przez wnioskodawcę wszystkich potrzebnych informacji. Wykonując zadania, o których mowa w art. 16, w każdej chwili mogą zażądać pomocy technicznej od zarządców infrastruktury i przedsiębiorstw kolejowych lub innych kompetentnych podmiotów. | | N | Art. 12 § 1 i § 2 Kpa | § 1. Organy administracji publicznej powinny działać w sprawie wnikliwie i szybko, posługując się możliwie najprostszymi środkami prowadzącymi do jej załatwienia.  § 2. Sprawy, które nie wymagają zbierania dowodów, informacji lub wyjaśnień, powinny być załatwione niezwłocznie |  |
|  |  | |  | Art. 13 ust. 7g utk | 7g. Prezes UTK, w związku z zadaniami określonymi w ust. 1a i 2, może żądać pomocy technicznej od zarządców, przewoźników kolejowych, jednostek notyfikowanych, podmiotów uprawnionych, o których mowa w art. 23b ust. 1a, oraz jednostek organizacyjnych wykonujących zadania, o których mowa w art. 22g ust. 1. |  |
|  | W procesie rozwijania krajowych ram regulacyjnych krajowy organ ds. bezpieczeństwa konsultuje się ze wszystkimi podmiotami i zainteresowanymi stronami, w tym z zarządcami infrastruktury, przedsiębiorstwami kolejowymi, producentami, dostawcami usług utrzymania oraz przedstawicielami personelu i użytkowników. | | T | Art. 13 ust. 1a pkt 9 utk | 9) monitorowanie, promowanie i wprowadzanie w życie regulacji bezpieczeństwa, łącznie z systemem krajowych zasad bezpieczeństwa, oraz ich rozwijanie po konsultacji ze wszystkimi podmiotami i zainteresowanymi stronami, w tym z zarządcami infrastruktury, przewoźnikami kolejowymi, producentami, dostawcami usług utrzymania oraz przedstawicielami personelu i użytkowników. |  |
| Art. 18 ust. 2 | 2. Krajowe organy ds. bezpieczeństwa są uprawnione do prowadzenia wszelkich inspekcji, audytów i dochodzeń niezbędnych do wykonywania ich zadań i mają wolny dostęp do wszystkich niezbędnych dokumentów i pomieszczeń, instalacji i sprzętu zarządców infrastruktury i przedsiębiorstw kolejowych oraz, w razie konieczności, wszelkich podmiotów, o których mowa w art. 4. Agencja ma takie same prawa wobec przedsiębiorstw kolejowych, kiedy wykonuje swoje zadania certyfikacyjne zgodnie z art. 10 ust. 5. | | T | Art. 15 ust. 1b utk | 1b. Uprawnienia, o których mowa w ust. 1 pkt 1 i 2, przysługują także pracownikom Agencji w związku z wykonywaniem zadań, o których mowa w art. 14 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 2016/796 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie Agencji Kolejowej Unii Europejskiej i uchylenia rozporządzenia (WE) nr 881/2004. |  |
|  |  |
|  |  | |  |
| Art. 18 ust. 3 | 3. Państwa członkowskie podejmują niezbędne kroki dla zapewnienia, by decyzje podejmowane przez krajowe organy ds. bezpieczeństwa podlegały kontroli sądowej. | | N | Art. 16 § 2 Kpa | § 2. Decyzje mogą być zaskarżane do sądu administracyjnego z powodu ich niezgodności z prawem, na zasadach i w trybie określonych w odrębnych ustawach. |  |
| Art. 18 ust. 4 | 4. Krajowe organy ds. bezpieczeństwa prowadzą aktywną wymianę poglądów i doświadczeń, w szczególności w ramach ustanowionej przez Agencję sieci w celu ujednolicenia ich kryteriów decyzyjnych w całej Unii. | | T | Art. 15aa ust. 1 utk | 1. W zakresie bezpieczeństwa, interoperacyjności i nadzoru Prezes UTK współpracuje z krajowymi organami ds. bezpieczeństwa z innych państw członkowskich Unii Europejskiej, w szczególności w zakresie: (…) |  |
|  |  | |  | Art. 15aa ust. 4 utk | 4. Prezes UTK bierze udział w pracach ustanowionej w Agencji sieci krajowych organów ds. bezpieczeństwa. |  |
| Art. 19 | Krajowe organy ds. bezpieczeństwa publikują sprawozdanie roczne dotyczące ich działań w poprzednim roku i przesyłają je do Agencji do dnia 30 września. Sprawozdanie to zawiera informacje o: | | T | Art. 17ab ust. 4 utk | 4. Roczny raport, o którym mowa w ust. 3, Prezes UTK ogłasza, w drodze obwieszczenia, w Dzienniku Urzędowym Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego oraz przekazuje Agencji w terminie do dnia 30 września roku następnego po okresie sprawozdawczym. |  |
| Art. 17ab ust. 3 pkt 1 lit. e utk | 3. Prezes UTK sporządza roczny raport w sprawie bezpieczeństwa zawierający:  1) informacje o: (…)  e) działalności prowadzonej w poprzedzającym roku, |  |
|  | a) stanie bezpieczeństwa kolei, łącznie z agregacją CSI na szczeblu państwa członkowskiego, zgodnie z art. 5 ust. 1; | | T | Art. 17ab ust. 3 pkt 1 lit. a utk | 1) informacje o:  a) stanie bezpieczeństwa kolei z uwzględnieniem realizacji wspólnych wskaźników bezpieczeństwa (CSI) na poziomie krajowym i realizacji krajowego planu bezpieczeństwa, |  |
|  | b) ważnych zmianach w prawodawstwie i uregulowaniach dotyczących bezpieczeństwa kolei; | | T | Art. 17ab ust. 3 pkt 1 lit. b utk | b) ważnych zmianach w prawodawstwie i uregulowaniach dotyczących bezpieczeństwa kolei, |  |
|  | c) stanie certyfikacji w zakresie bezpieczeństwa i autoryzacji w zakresie bezpieczeństwa; | | T | Art. 17ab ust. 3 pkt 1 lit. c i d utk | c) wydanych jednolitych certyfikatach bezpieczeństwa i autoryzacjach bezpieczeństwa,  d) certyfikatach dla podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM), |  |
|  | d) wynikach i doświadczeniach związanych z nadzorowaniem zarządców infrastruktury i przedsiębiorstw kolejowych, w tym o liczbie i wynikach inspekcji i audytów; | | T | Art. 17ab ust. 3 pkt 2 utk | 2) wnioski wynikające z nadzoru nad zarządcami i przewoźnikami kolejowymi, w tym informacje o liczbie i wynikach przeprowadzonych kontroli oraz audytów; |  |
|  | e) odstępstwach, co do których decyzję podjęto zgodnie z art. 15; oraz | | T | Art. 17ab ust. 3 pkt 1 lit. f utk | f) przyznanych zezwoleniach, o których mowa w art. 23j ust. 12, |  |
|  | f) doświadczeniach przedsiębiorstw kolejowych i zarządców infrastruktury w stosowaniu odnośnych CSM. | | T | Art. 17ab ust. 3 pkt 1 lit. h utk | h) doświadczeniach przewoźników kolejowych i zarządców infrastruktury w stosowaniu odnośnych wspólnych metod oceny bezpieczeństwa (CSM); |  |
| **Rozdział V** | **Dochodzenie w sprawie wypadków i incydentów** | |  |  |  |  |
| Art. 20 ust. 1 | 1. Państwa członkowskie zapewniają, by dochodzenie było prowadzone przez organ dochodzeniowy, o którym mowa w art. 22, po każdym poważnym wypadku w systemie kolei Unii. Celem tego dochodzenia jest możliwa poprawa bezpieczeństwa kolei i zapobieganie wypadkom. | | N | Art. 28e ust.1 utk | 1. Komisja prowadzi postępowanie po każdym poważnym wypadku. |  |
| Art. 20 ust. 2 | 2. Organ dochodzeniowy, o którym mowa w art. 22, może także badać te wypadki i incydenty, które w nieznacznie zmienionych warunkach mogłyby prowadzić do poważnych wypadków, obejmujących zaprzestanie funkcjonowania podsystemów strukturalnych lub składników interoperacyjności systemu kolei Unii. | | T | Art. 28e ust. 2 utk | 2. Komisja może prowadzić postępowanie w odniesieniu do wypadku lub incydentu, które w nieznacznie zmienionych warunkach byłyby poważnymi wypadkami powodującymi zaprzestanie funkcjonowania podsystemów strukturalnych lub składników interoperacyjności systemu kolei Unii. |  |
|  | Organ dochodzeniowy może zadecydować, czy wszcząć dochodzenie w sprawie takiego wypadku lub incydentu. Podejmując decyzję, powinien on wziąć pod uwagę:  a) wagę wypadku lub incydentu; | | N | Art. 28e ust. 3 pkt 1 utk | 3. Decyzję o podjęciu postępowania w sprawie wypadku lub incydentu, o którym mowa w ust. 2 i 2a, podejmuje przewodniczący Komisji, biorąc pod uwagę:  1) wagę wypadku lub incydentu; |  |
|  | b) czy stanowi on element serii wypadków lub incydentów istotnej dla systemu jako całości; | | N | Art. 28e ust. 3 pkt 2 utk | 2) czy wypadek lub incydent tworzy serię wypadków lub incydentów odnoszących się do systemu jako całości; |  |
|  | c) jego wpływ na bezpieczeństwo kolei; oraz | | T | Art. 28e ust. 3 pkt 3 utk | 3) wpływ wypadku lub incydentu na bezpieczeństwo kolei; |  |
|  | d) wnioski zarządców infrastruktury, przedsiębiorstw kolejowych, krajowego organu ds. bezpieczeństwa lub państw członkowskich. | | N | Art. 28e ust. 3 pkt 4 utk | 4) wnioski zarządców, przewoźników kolejowych, użytkowników bocznic kolejowych, ministra właściwego do spraw transportu, ministra właściwego do spraw wewnętrznych, Prezesa UTK lub państw członkowskich Unii Europejskiej. |  |
| Art. 20 ust. 3 | 3. Zakres dochodzenia i procedury, jakie należy podczas niego zastosować, ustala organ dochodzeniowy, biorąc pod uwagę art. 21 i 23 oraz w zależności od wiedzy, jaką zamierza uzyskać w drodze analizy wypadku lub incydentu w celu poprawy bezpieczeństwa. | | N | Art. 28f ust. 1 utk | 1. Zakres postępowania i procedury ustala Komisja w zależności od wniosków, jakie zamierza uzyskać z poważnego wypadku, wypadku lub incydentu w celu poprawy bezpieczeństwa, z uwzględnieniem przepisów art. 28h, 28j i 28k. |  |
| Art. 20 ust. 4 | 4. Dochodzenie w żadnym przypadku nie obejmuje ustalania winy lub odpowiedzialności. | | N | Art. 28f ust. 3 utk | 3. Postępowania prowadzone przez Komisję nie rozstrzygają o winie lub odpowiedzialności. |  |
| Art. 21 ust. 1 | 1. Państwa członkowskie określają, w ramach swoich wewnętrznych systemów prawnych, taki status prawny dochodzenia, który umożliwia osobom prowadzącym dochodzenie wykonywanie zadań w sposób najbardziej efektywny i w najkrótszym czasie. | | N | Art. 28h ust. 1, 1a, 1b, 2, 2a i 3 | 1. W przypadku podjęcia postępowania, o którym mowa w art. 28e ust. 1, 2 lub 2a, Komisja w możliwie najkrótszym czasie przystępuje do: (…)  1a. W związku z badaniem poważnych wypadków, wypadków lub incydentów Komisja jest uprawniona do przetwarzania danych osobowych, o których mowa w art. 9 ust. 1 rozporządzenia 2016/679, w zakresie danych dotyczących zdrowia.  1b. Komisja wykonuje obowiązek, o którym mowa w art. 13 ust. 1 i 2 rozporządzenia 2016/679, przy pierwszej czynności skierowanej do osoby, której dane dotyczą, chyba że informacje, o których mowa w art. 13 ust. 1 i 2 rozporządzenia 2016/679, są w posiadaniu tej osoby, a zakres tych informacji lub ich treść nie uległy zmianie.  2. Członkowie Komisji, po okazaniu legitymacji członka Komisji, są upoważnieni do natychmiastowego: (…)  2a. Eksperci biorący udział w pracach Komisji korzystają z uprawnień przysługujących członkom Komisji, określonych w ust. 2, po okazaniu stosownego upoważnienia wydanego przez przewodniczącego Komisji, w zakresie w nim określonym.  3. Komisja powinna po przeprowadzeniu niezbędnych badań i czynności w możliwie najkrótszym czasie umożliwić zarządcy udostępnienie infrastruktury kolejowej dla ruchu kolejowego. |  |
| Art. 21 ust. 2 | 2. Zgodnie ze swoim prawodawstwem krajowym państwa członkowskie zapewniają pełną współpracę ze strony organów odpowiedzialnych za postępowanie sądowe oraz gwarantują, że osoby prowadzące dochodzenie uzyskają możliwie najszybciej dostęp do informacji i dowodów mających znaczenie dla dochodzenia. W szczególności zapewnia się im: | | N | Art. 28h ust. 2 pkt 4 utk | 2. Członkowie Komisji, po okazaniu legitymacji członka Komisji, są upoważnieni do natychmiastowego: (…)  4) dostępu do wszystkich informacji mających znaczenie w postępowaniu, w tym posiadanych przez zarządcę, przewoźnika kolejowego, użytkownika bocznicy kolejowej, podmiot odpowiedzialny za utrzymanie (ECM) i Urząd Transportu Kolejowego; |  |
|  | a) bezzwłoczny dostęp do miejsca wypadku lub incydentu, jak też do uczestniczącego w nim taboru kolejowego, odpowiedniej infrastruktury oraz urządzeń sterowania ruchem i sygnalizacji; | | T | Art. 28h ust. 2 (wprowadzenie do wyliczenia)utk | 2. Członkowie Komisji, po okazaniu legitymacji członka Komisji, są upoważnieni do **natychmiastowego**: (…) |  |
|  | b) prawo do natychmiastowego spisania dowodów i nadzorowanego usunięcia wraków pojazdów, instalacji infrastruktury lub składników w celu ich badania lub analizy; | | T | Art. 28h ust. 2 (wprowadzenie do wyliczenia) utk | 2. Członkowie Komisji, po okazaniu legitymacji członka Komisji, są upoważnieni do **natychmiastowego**: (…) |  |
|  | c) nieograniczony dostęp do zawartości rejestratorów pokładowych i sprzętu do zapisu wiadomości słownych i operacji systemu sygnalizacji i sterowania ruchem oraz możliwość ich wykorzystania; | | T | Art. 28h ust. 2 (wprowadzenie do wyliczenia) utk | 2. Członkowie Komisji, po okazaniu legitymacji członka Komisji, są upoważnieni do **natychmiastowego**: (…) |  |
|  | d) dostęp do wyników badań ciał ofiar; | | T | Art. 28h ust. 2 (wprowadzenie do wyliczenia) utk | 2. Członkowie Komisji, po okazaniu legitymacji członka Komisji, są upoważnieni do **natychmiastowego**: (…) |  |
|  | e) dostęp do wyników przesłuchań personelu pociągu i innego personelu kolejowego zaangażowanego w wypadek lub incydent; | | N | Art. 28h ust.. 1 pkt 4 utk | 1. W przypadku podjęcia postępowania, o którym mowa w art. 28e ust. 1, 2 lub 2a, Komisja w możliwie najkrótszym czasie przystępuje do:  (…)  4) przesłuchania personelu pociągu i innych pracowników kolei uczestniczących w poważnym wypadku, wypadku lub incydencie oraz innych świadków lub ma dostęp do wyników przesłuchań. |  |
|  | f) możliwość przesłuchania zaangażowanego w wypadek lub incydent personelu kolejowego i innych świadków; oraz | | N | Art. 28h ust. 1 pkt 4  Art. 28h ust. 2 pkt 6  Art. 28k ust. 1 | 1. W przypadku podjęcia postępowania, o którym mowa w art. 28e ust. 1, 2 lub 2a, Komisja w możliwie najkrótszym czasie przystępuje do:  (…)  4) przesłuchania personelu pociągu i innych pracowników kolei uczestniczących w poważnym wypadku, wypadku lub incydencie oraz innych świadków lub ma dostęp do wyników przesłuchań.  2. Członkowie Komisji, po okazaniu legitymacji członka Komisji, są upoważnieni do **natychmiastowego**: (…)  6) wysłuchania osób;  1. Komisja prowadzi postępowanie w sposób pozwalający na wysłuchanie uczestników, świadków i innych zainteresowanych oraz umożliwia im dostęp do wyników postępowania. |  |
|  | g) dostęp do każdej właściwej informacji lub zapisów przechowywanych przez zarządcę infrastruktury, przedsiębiorstwa kolejowe, podmioty odpowiedzialne za utrzymanie i krajowy organ ds. bezpieczeństwa. | | T | Art. 28h ust. 2 pkt 4 i 9 utk | 2. Członkowie Komisji, po okazaniu legitymacji członka Komisji, są upoważnieni do **natychmiastowego**: (…)  4) dostępu do wszystkich informacji lub zapisów mających znaczenie w postępowaniu, w tym posiadanych przez zarządcę, przewoźnika kolejowego, użytkownika bocznicy kolejowej, **podmiot odpowiedzialny za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM)** i Urząd Transportu Kolejowego; (…)  9) inspekcji zarządców, przewoźników kolejowych, użytkowników bocznic kolejowych i **podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM)** w sprawach bezpieczeństwa ruchu kolejowego w wyniku zaistniałego zdarzenia. |  |
| Art. 21 ust. 3 | 3. Agencja współpracuje z organem dochodzeniowym, gdy dochodzenie dotyczy pojazdów dopuszczonych przez Agencję lub przedsiębiorstw kolejowych, którym Agencja wydała certyfikat. Jak najszybciej przedkłada ona organowi dochodzeniowemu wszystkie wymagane informacje lub zapisy i na jego wniosek przedstawia wyjaśnienia. | | T | Art. 28h ust. 3a utk | 3a. W przypadku postępowań dotyczących pojazdów kolejowych posiadających zezwolenie na wprowadzenie do obrotu wydane przez Agencję lub przewoźników kolejowych, którym Agencja wydała jednolity certyfikat bezpieczeństwa, Komisja może zwrócić się do Agencji w celu przedstawienia przez nią wyjaśnień lub przekazania niezbędnych informacji, dokumentów i zapisów dotyczących tych pojazdów kolejowych lub przewoźników kolejowych. |  |
| Art. 21 ust. 4 | 4. Dochodzenie jest prowadzone niezależnie od postępowania sądowego. | | N | Art. 28f ust. 2 utk | 2. Postępowanie jest prowadzone przez Komisję niezależnie od prowadzonych w tym samym czasie postępowań karnych lub innych postępowań mających na celu ustalenie winy lub odpowiedzialności. Postępowania te nie mogą uniemożliwiać lub opóźniać badania poważnego wypadku, wypadku lub incydentu prowadzonego przez Komisję. |  |
| Art. 22 ust. 1 | 1. Każde państwo członkowskie zapewnia prowadzenie dochodzenia w sprawie wypadków i incydentów, o których mowa w art. 20, przez stały organ, złożony przynajmniej z jednej osoby prowadzącej dochodzenie, mogącej pełnić funkcję osoby nadzorującej dochodzenie w razie wypadku lub incydentu. Organ ten jest niezależny pod względem organizacyjnym, prawnym i decyzyjnym od zarządców infrastruktury, przedsiębiorstw kolejowych, podmiotu pobierającego opłaty, podmiotu przydzielającego przepustowość infrastruktury i jednostki oceniającej zgodność oraz od wszystkich stron, których interesy mogłyby być sprzeczne z zadaniami powierzonymi organowi dochodzeniowemu. Ponadto jest on funkcjonalnie niezależny od krajowego organu ds. bezpieczeństwa, od Agencji i regulatorów kolejowych. | | N | Art. 28a ust. 1-4, 6, 14 i 17 utk | 1. Stała i niezależna Państwowa Komisja Badania Wypadków Kolejowych, zwana dalej „Komisją”, prowadzi badania poważnych wypadków, wypadków i incydentów.  2. (uchylony)  3. W skład Komisji wchodzą członkowie stali, w tym: przewodniczący, dwóch zastępców, sekretarz i pozostali członkowie stali.  3a. Członkowie Komisji są uprawnieni do prowadzenia postępowań, o których mowa w art. 28e ust. 1, 2 i 2a.  4. W skład Komisji mogą wchodzić również członkowie doraźni, wyznaczani przez przewodniczącego Komisji do udziału w postępowaniu, z listy członków doraźnych i ekspertów prowadzonej przez przewodniczącego Komisji.  6. Przewodniczącego Komisji powołuje minister właściwy do spraw wewnętrznych.  14. Członkowie Komisji, podejmując uchwałę, o której mowa w art. 28l ust. 1, kierują się zasadą swobodnej oceny dowodów i nie są związani poleceniem co do treści podejmowanych uchwał.  17. Członek Komisji nie może występować w roli świadka, a także wykonywać czynności biegłego przed sądem lub innym organem w zakresie postępowań prowadzonych przez Komisję. |  |
| Art. 22 ust. 2 | 2. Organ dochodzeniowy wykonuje swoje zadania niezależnie od podmiotów, o których mowa w ust. 1, i umożliwia się mu pozyskanie odpowiednich zasobów do realizacji tych celów. Personel prowadzący dochodzenie uzyskuje status gwarantujący mu konieczną niezależność. | | N | Art. 28a ust. 1, 10 pkt 5, ust. 14 i 17 utk | 1. Stała i niezależna Państwowa Komisja Badania Wypadków Kolejowych, zwana dalej „Komisją”, prowadzi badania poważnych wypadków, wypadków i incydentów.  10. Członkiem Komisji może zostać osoba, która: (…)  5) nie świadczy pracy lub usług na rzecz zarządcy, przewoźnika kolejowego lub użytkownika bocznicy kolejowej.  14. Członkowie Komisji, podejmując uchwałę, o której mowa w art. 28l ust. 1, kierują się zasadą swobodnej oceny dowodów i nie są związani poleceniem co do treści podejmowanych uchwał.  17. Członek Komisji nie może występować w roli świadka, a także wykonywać czynności biegłego przed sądem lub innym organem w zakresie postępowań prowadzonych przez Komisję. |  |
|  |  | |  | Art. 28d ust. 1, 2 i 4 utk | 1. Minister właściwy do spraw wewnętrznych zapewnia z części budżetu państwa, której jest dysponentem, środki na prowadzenie działalności Komisji i jej obsługę, w tym w szczególności na wynagrodzenia jej członków stałych, członków doraźnych, ekspertów, pracowników obsługi oraz na wyposażenie techniczne, koszty szkolenia, tłumaczeń i prowadzenia jej strony internetowej, a także koszty wykonywanych na zlecenie przewodniczącego Komisji ekspertyz, badań i analiz, koszty publikacji materiałów, oraz zapewnia właściwe zasoby niezbędne do prawidłowej realizacji zadań Komisji.  2. Obsługę Komisji zapewnia urząd obsługujący ministra właściwego do spraw wewnętrznych.  3. Minister właściwy do spraw wewnętrznych określi, w drodze rozporządzenia, wzór legitymacji członka Komisji, mając na uwadze konieczność umieszczenia danych niezbędnych do identyfikacji tych osób.  4. Minister właściwy do spraw wewnętrznych określi, w drodze zarządzenia, regulamin działania Komisji, liczbę jej członków stałych oraz strukturę organizacyjną, uwzględniając charakter wykonywanych przez nią zadań i konieczność zapewnienia odpowiednich zasobów niezbędnych do prawidłowej realizacji zadań Komisji. |  |
| Art. 22 ust. 3 | 3. Państwa członkowskie zapewniają, by przedsiębiorstwa kolejowe, zarządcy infrastruktury oraz, w stosownych przypadkach, krajowy organ ds. bezpieczeństwa były zobowiązane do natychmiastowego zgłaszania wypadków i incydentów, o których mowa w art. 20, organowi dochodzeniowemu oraz do przekazywania wszelkich dostępnych informacji. W stosownych przypadkach takie zgłoszenie musi być uaktualniane, niezwłocznie gdy jakiekolwiek brakujące informacje stają się dostępne. | | T | Art. 28g utk | Art. 28g. 1. Zarządcy, przewoźnicy kolejowi i użytkownicy bocznic kolejowych są obowiązani do natychmiastowego zgłaszania poważnych wypadków, wypadków i incydentów Komisji oraz Prezesowi UTK, a także do przekazywania wszelkich posiadanych informacji.  2. Prezes UTK zgłasza Komisji wypadki i incydenty, o których mowa w art. 28e ust. 2, które w jego ocenie spełniają przesłanki określone w tym przepisie oraz przekazuje jej wszelkie dostępne informacje.  3. Zgłoszenia, o których mowa w ust. 1 2, są niezwłocznie uaktualniane lub uzupełniane, w przypadku uzyskania dodatkowych informacji przez zgłaszającego |  |
|  | Organ dochodzeniowy bezzwłocznie, a w każdym przypadku nie później niż dwa miesiące po otrzymaniu zgłoszenia o wypadku lub incydencie, decyduje o tym, czy wszcząć dochodzenie. | | T | Art. 28e ust. 3a utk | 3a. Decyzję o podjęciu postępowania w sprawie wypadku lub incydentu, o których mowa w ust. 2 i 2a, przewodniczący Komisji podejmuje nie później niż w ciągu dwóch miesięcy od dnia otrzymania zgłoszenia, o którym mowa w art. 28g ust. 1 i 2. |  |
| Art. 22 ust. 4 | 4. Organ dochodzeniowy może łączyć swoje zadania w ramach niniejszej dyrektywy z zadaniami prowadzenia dochodzeń w sprawach innych zdarzeń niż wypadki i incydenty kolejowe, o ile takie inne dochodzenia nie zagrażają jego niezależności. | | N (Polska nie korzysta z tej możliwości) | - | - |  |
| Art. 22 ust. 5 | 5. W razie konieczności i pod warunkiem że nie osłabia to niezależności organu dochodzeniowego, o której mowa w ust. 1, organ dochodzeniowy może zażądać pomocy od organów dochodzeniowych z innych państw członkowskich lub od Agencji, polegającej na dostarczeniu wiedzy eksperckiej lub na przeprowadzeniu technicznych badań, analiz i ocen. | | T | Art. 28i utk | Komisja może zwrócić się do podmiotów prowadzących postępowanie w sprawie poważnych wypadków, wypadków lub incydentów w innych państwach członkowskich Unii Europejskiej lub Agencji o konsultacje eksperckie, przeprowadzenie ekspertyz, badań technicznych, analiz i ocen, o ile taka pomoc nie zagraża niezależności Komisji. |  |
| Art. 22 ust. 6 | 6. Państwa członkowskie mogą powierzyć organowi dochodzeniowemu zadanie prowadzenia dochodzenia w sprawach wypadków i incydentów kolejowych, innych niż wymienione w art. 20. | | N (Przepis fakultatywny. Polska nie korzysta z tej możliwości) | - | - |  |
| Art. 22 ust. 7 | 7. Organy dochodzeniowe prowadzą aktywną wymianę poglądów i doświadczeń, mając na względzie rozwijanie wspólnych metod prowadzenia dochodzeń, wypracowanie wspólnych zasad dla realizacji zaleceń w zakresie bezpieczeństwa i dostosowanie się do postępu techniczno-naukowego. | | T | Art. 28ja utk | Art. 28ja. Komisja uczestniczy we współpracy krajowych organów dochodzeniowych z państw członkowskich Unii Europejskiej, koordynowanej przez Agencję, zgodnie z art. 38 ust. 2 i 3 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 2016/796 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie Agencji Kolejowej Unii Europejskiej i uchylenia rozporządzenia (WE) nr 881/2004 . |  |
|  | Bez uszczerbku dla ust. 1 Agencja wspiera organy dochodzeniowe w wykonywaniu tych działań zgodnie z art. 38 ust. 2 rozporządzenia (UE) 2016/796. | | N (przepis dotyczy Agencji) | - | - |  |
|  | Organy dochodzeniowe, przy wsparciu Agencji zgodnie z art. 38 ust. 2 rozporządzenia (UE) 2016/796, ustanawiają program wzajemnych ocen, przy czym wszystkie organy dochodzeniowe zachęca się do udziału w tym programie w celu monitorowania skuteczności i niezależności ich działań. Organy dochodzeniowe, przy wsparciu sekretariatu, o którym mowa w art. 38 ust. 2 rozporządzenia (UE) 2016/796, publikują: | | N (obowiązek realizowany w ramach współpracy, o której mowa w nowym art. 28j) | - | - |  |
|  | a) wspólny program wzajemnych ocen i kryteria oceny; oraz | | N | - | - |  |
|  | b) sprawozdanie roczne z realizacji programu, podkreślające silne punkty i proponujące usprawnienia. | | N | - | - |  |
|  | Sprawozdania z wzajemnych ocen są dostarczane wszystkim organom dochodzeniowym i Agencji. Sprawozdania te mogą być publikowane. | | N | - | - |  |
| Art. 23 ust. 1 | 1. Wypadek lub incydent, o którym mowa w art. 20, jest badany przez organ dochodzeniowy państwa członkowskiego, na terenie którego się zdarzył. Jeżeli niemożliwe jest ustalenie, w którym państwie członkowskim zdarzył się wypadek, lub jeśli wydarzył się on na granicy między dwoma państwami członkowskimi lub blisko granicy, właściwe organy dochodzeniowe uzgadniają między sobą, który z nich ma poprowadzić dochodzenie, lub uzgadniają prowadzenie dochodzenia we wzajemnej współpracy. W pierwszym przypadku drugi organ dochodzeniowy ma prawo do udziału w dochodzeniu i do uzyskania jego pełnych wyników. | | N | Art. 28j ust. 1 i 2 utk | 1. W przypadku gdy nie ma możliwości ustalenia, w którym państwie wydarzył się poważny wypadek, wypadek lub incydent, lub jeżeli wydarzył się na granicy lub w jej pobliżu, Komisja uzgadnia z właściwymi podmiotami prowadzącymi postępowanie w sprawie poważnych wypadków, wypadków lub incydentów w innych państwach członkowskich Unii Europejskiej, który z podmiotów prowadzi postępowanie, lub uzgadnia prowadzenie postępowania we współpracy.  2. W przypadku prowadzenia postępowania przez Komisję podmiot, z którym przeprowadzono uzgodnienia, o których mowa w ust. 1, ma prawo do udziału w postępowaniu i do uzyskania jego pełnych wyników. |  |
|  | Organy dochodzeniowe z innych państw członkowskich w stosownych przypadkach są zapraszane do uczestnictwa i uczestniczą w dochodzeniu, jeżeli: | | T | Art. 28j ust. 3 utk | 3. Komisja zaprasza do udziału w postępowaniu podmioty prowadzące postępowanie w sprawie poważnych wypadków, wypadków lub incydentów z państw członkowskich Unii Europejskiej, jeżeli: |  |
|  | a) przedsiębiorstwo kolejowe mające siedzibę i licencjonowane w jednym z tych państw członkowskich bierze udział w wypadku lub incydencie; lub | | T | Art. 28j ust. 3 pkt 1 utk | 1) przewoźnik kolejowy mający siedzibę w jednym z tych państw członkowskich i dla którego wydano w nim licencję brał udział w poważnym wypadku, wypadku lub incydencie |  |
|  | b) pojazd zarejestrowany lub utrzymywany w jednym z tych państw członkowskich bierze udział w wypadku lub incydencie. | | T | Art. 28j ust. 3 pkt 2 utk | 2) pojazdy kolejowe zarejestrowane lub utrzymywane w jednym z tych państw członkowskich uczestniczyły w poważnym wypadku, wypadku lub incydencie. |  |
|  | Organom dochodzeniowym z zaproszonych państw członkowskich powierza się uprawnienia niezbędne do tego, by mogły one, o ile zostaną o to poproszone, pomóc w gromadzeniu materiału dowodowego dla organu dochodzeniowego innego państwa członkowskiego.  Organy dochodzeniowe z zaproszonych państw członkowskich uzyskują dostęp do informacji i materiału dowodowego niezbędnych do tego, by mogły one efektywnie uczestniczyć w dochodzeniu, przy należytym poszanowaniu krajowych przepisów dotyczących postępowania sądowego. | | T | Art. 28j ust. 4 utk | 4. Zaproszone przez Komisję podmioty, o których mowa w ust. 3, mają prawo do udziału w postępowaniu i do uzyskania jego pełnych wyników, a personel tych podmiotów jest uprawniony do korzystania z uprawnień przysługujących członkom Komisji, o których mowa w art. 28h ust. 2. |  |
|  | Niniejszy ustęp nie stanowi przeszkody dla państw członkowskich w uzgodnieniu, aby właściwe organy w innych okolicznościach prowadziły dochodzenia we wzajemnej współpracy. | | N (Przepis fakultatywny. Polska go nie wdraża) | - | - |  |
| Art. 23 ust. 2 | 2. Dla każdego wypadku lub incydentu organ dochodzeniowy dba o odpowiednie środki, obejmujące ekspercką wiedzę dotyczącą spraw technicznych i operacyjnych, niezbędną do prowadzenia dochodzenia. Wiedza ta może pochodzić od organu dochodzeniowego lub spoza niego, zależnie od rodzaju badanego wypadku lub incydentu. | | N | Art. 28a ust. 12, 13 i 18 utk | 12. W skład Komisji mogą wchodzić specjaliści z zakresu:  1) prowadzenia ruchu kolejowego;  2) projektowania, budowy i utrzymania linii kolejowych, węzłów i stacji kolejowych;  3) urządzeń zabezpieczenia i sterowania ruchem kolejowym i łączności;  4) pojazdów kolejowych;  5) elektroenergetyki kolejowej;  6) przewozu koleją towarów niebezpiecznych.  13. Za specjalistów z danego zakresu uważa się osoby posiadające wykształcenie wyższe, odpowiednie uprawnienia oraz co najmniej pięcioletnią praktykę zawodową w danej dziedzinie lub osoby posiadające wykształcenie średnie, odpowiednie uprawnienia oraz co najmniej dziesięcioletnią praktykę zawodową w danej dziedzinie.  18. W pracach Komisji uczestniczą, w miarę potrzeb, eksperci z listy członków doraźnych i ekspertów, a także pracownicy obsługi. |  |
|  |  | |  | Art. 28h ust. 2 pkt 5 i ust. 2a utk | 2. Członkowie Komisji, po okazaniu legitymacji członka Komisji, są upoważnieni do: (…)  5) żądania od związanych z poważnym wypadkiem, wypadkiem lub incydentem jednostek organizacyjnych pomocy w prowadzeniu postępowania oraz dostarczenia potrzebnych materiałów i ekspertyz;  2a. Eksperci biorący udział w pracach Komisji korzystają z uprawnień przysługujących członkom Komisji, określonych w ust. 2, po okazaniu stosownego upoważnienia wydanego przez przewodniczącego Komisji, w zakresie w nim określonym. |  |
| Art. 23 ust. 3 | 3. Dochodzenie jest prowadzone w jak najbardziej otwarty sposób, pozwalający na wysłuchanie wszystkich stron oraz na udostępnienie im wyników. | | N | Art. 28k ust. 1 utk | 1. Komisja prowadzi postępowanie w sposób pozwalający na wysłuchanie uczestników, świadków i innych zainteresowanych oraz umożliwia im dostęp do wyników postępowania. |  |
|  | Właściwy zarządca infrastruktury, przedsiębiorstwo kolejowe, krajowy organ ds. bezpieczeństwa, Agencja, ofiary i ich rodziny, właściciele zniszczonego mienia, producenci, odnośne służby ratownicze oraz przedstawiciele pracowników i użytkowników mają możliwość przedstawiania istotnych informacji technicznych, aby poprawić jakość sprawozdania z dochodzenia. Organ dochodzeniowy uwzględnia również uzasadnione potrzeby ofiar i ich rodzin i informuje je o postępach dochodzenia. | | T | Art. 28k ust. 2 utk | 2. O prowadzonym postępowaniu i jego postępach Komisja informuje właściwego zarządcę, przewoźnika kolejowego, użytkownika bocznicy kolejowej, Agencję, Prezesa UTK, organ prowadzący postępowanie przygotowawcze, poszkodowanych, osoby bliskie ofiarom śmiertelnym, właścicieli zniszczonego mienia, producentów, służby ratunkowe oraz innych zainteresowanych w miarę możliwości, umożliwiając im przedkładanie opinii lub informacji w sprawie postępowania i wnoszenie uwag do projektów raportów, o których mowa w art. 28l ust. 1, 5a i 5b.” |  |
| Art. 23 ust. 4 | 4. Organ dochodzeniowy doprowadza do końca swoje badania na miejscu wypadku w możliwie najkrótszym czasie, aby umożliwić zarządcy infrastruktury wznowienie działania infrastruktury i udostępnienie jej dla usług transportu kolejowego tak szybko, jak to możliwe. | | N | Art. 28h ust. 3 utk | 3. Komisja powinna po przeprowadzeniu niezbędnych badań i czynności w możliwie najkrótszym czasie umożliwić zarządcy udostępnienie infrastruktury kolejowej dla ruchu kolejowego. |  |
| Art. 24 ust. 1 | 1. Dochodzenie w sprawie wypadku lub incydentu, o którym mowa w art. 20, jest przedmiotem sprawozdań, w formie odpowiedniej dla rodzaju i wagi wypadku lub incydentu oraz wagi wyników dochodzenia. Sprawozdania odnoszą się do celów badania, o których mowa w art. 20 ust. 1, i zawierają, jeżeli to właściwe, zalecenia w zakresie bezpieczeństwa. | | N | Art. 28l ust. 1 i 1a utk | 1. Komisja sporządza raport z postępowania zawierający zalecenia w zakresie poprawy bezpieczeństwa oraz zapobiegania poważnym wypadkom, wypadkom lub incydentom, przyjmując uchwałę w tym zakresie.  1a. W przypadku konieczności niezwłocznego podjęcia działań w celu poprawy bezpieczeństwa przewodniczący Komisji może wydać zalecenia w tym celu w trakcie trwania danego postępowania. |  |
| Art. 24 ust. 2 | 2. Organ dochodzeniowy publikuje swoje sprawozdanie końcowe możliwie szybko, zwykle nie później niż 12 miesięcy od daty zdarzenia. | | N | Art. 28l ust. 5, utk | 5. Komisja ogłasza raport z postępowania niezwłocznie po jego sporządzeniu, nie później jednak niż 12 miesięcy od dnia zdarzenia |  |
|  | Jeżeli nie jest możliwe podanie do publicznej wiadomości sprawozdania końcowego w terminie 12 miesięcy, organ dochodzeniowy wydaje oświadczenie tymczasowe co najmniej w każdą rocznicę wypadku, informując o postępach w badaniu i o wszelkich kwestiach dotyczących bezpieczeństwa. | | T | Art. 28l ust. 5a, 5b i 7 utk | 5a. Jeżeli nie jest możliwe ogłoszenie raportu z postępowania w terminie 12 miesięcy od dnia zdarzenia, Komisja ogłasza tymczasowy raport z postępowania w okresie kolejnych 12 miesięcy nie później niż do dnia odpowiadającego dacie zaistnienia zdarzenia.  5b. Komisja może ogłosić tymczasowy raport z postępowania w dowolnym momencie przed publikacją raportu z postępowania.  7. Komisja ogłasza raporty, o których mowa w ust. 1, 5a- 6, w sposób określony w regulaminie działania Komisji. |  |
|  | Sprawozdanie, łącznie z zaleceniami w zakresie bezpieczeństwa, zostaje przedłożone właściwym stronom wymienionym w art. 23 ust. 3 oraz zainteresowanym organom i stronom w innych państwach członkowskich. | | T | Art. 28l ust. 4 pkt 2 utk | 4. Komisja przekazuje raport z postępowania:  (…)2) podmiotom innym niż Agencja, o których mowa w art. 28k ust. 2, oraz zainteresowanym podmiotom w innych państwach członkowskich Unii Europejskiej - na ich wniosek. |  |
|  | Uwzględniając doświadczenia zgromadzone przez organy dochodzeniowe, Komisja ustanawia, w drodze aktów wykonawczych, strukturę sprawozdań, której należy się trzymać jak najściślej w odniesieniu do sprawozdań z dochodzenia w sprawie wypadków i incydentów. Struktura sprawozdań obejmuje następujące elementy:  a) opis zdarzenia i jego tło;  b) zapis dochodzeń i przesłuchań, w tym tych dotyczących systemu zarządzania bezpieczeństwem, zastosowanych zasad i przepisów, funkcjonowania taboru kolejowego i instalacji technicznych, struktury organizacyjnej personelu, dokumentacji systemu operacyjnego oraz przeszłych zdarzeń o podobnym charakterze;  c) analizę i wnioski dotyczące przyczyn zdarzenia, łącznie z czynnikami, które się do niego przyczyniły, związanymi z:  (i) działaniami podejmowanymi przez zaangażowane osoby;  (ii) stanem taboru kolejowego lub instalacji technicznych;  (iii) umiejętnościami personelu, procedurami oraz utrzymaniem;  (iv) uwarunkowaniami ram regulacyjnych; oraz  (v) stosowaniem systemu zarządzania bezpieczeństwem.  Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 28 ust. 3. | | N (przepis dotyczy Komisji) | - | - |  |
| Art. 24 ust. 3 | 3. Do dnia 30 września każdego roku organ dochodzeniowy publikuje sprawozdanie roczne opisujące dochodzenia z poprzedniego roku, wydane zalecenia w zakresie bezpieczeństwa oraz działania podjęte zgodnie z zaleceniami wydanymi uprzednio. | | N | Art. 28l ust. 6 utk | 6. Komisja sporządza roczny raport z prac Komisji w roku poprzednim, zawierający wydane zalecenia w zakresie poprawy bezpieczeństwa i działania podjęte zgodnie z tymi zaleceniami, oraz przesyła go do Agencji. Roczny raport jest ogłaszany i przesyłany do Agencji nie później niż do dnia 30 września. |  |
| Art. 25 ust. 1 | 1. W ciągu siedmiu dni od podjęcia decyzji o rozpoczęciu dochodzenia organ dochodzeniowy informuje o tym Agencję. Informacja zawiera datę, godzinę i miejsce zdarzenia, jak również jego rodzaj i skutki, obejmujące ofiary śmiertelne, odniesione przez poszkodowanych rany i poniesione straty materialne. | | N | Art. 28e ust. 4 utk | 4. W terminie tygodnia od dnia podjęcia decyzji o rozpoczęciu postępowania Komisja informuje o tym Agencję, podając datę, czas i miejsce zdarzenia, jak również jego rodzaj i skutki obejmujące ofiary śmiertelne, osoby ranne i odniesione przez nie rany oraz poniesione straty materialne. |  |
| Art. 25 ust. 2 | 2. Organ dochodzeniowy przesyła Agencji egzemplarz sprawozdania końcowego, o którym mowa w art. 24 ust. 2, i sprawozdania rocznego, o którym mowa w art. 24 ust. 3. | | N | Art. 28l ust. 4 utk | 4. Komisja przekazuje raport z postępowania:  1) Agencji;  2) podmiotom, o których mowa w art. 28k ust. 2, oraz zainteresowanym podmiotom w innych państwach członkowskich Unii Europejskiej - na ich wniosek. |  |
|  |  | |  | Art. 28l ust. 6 utk | 6. Komisja sporządza roczny raport z prac Komisji w roku poprzednim, zawierający wydane zalecenia w zakresie poprawy bezpieczeństwa i działania podjęte zgodnie z tymi zaleceniami, oraz przesyła go do Agencji. Roczny raport jest ogłaszany i przesyłany do Agencji nie później niż do dnia 30 września. |  |
| Art. 26 ust. 1 | 1. Zalecenia w zakresie bezpieczeństwa wydane przez organ dochodzeniowy w żadnym wypadku nie zawierają domniemania winy lub odpowiedzialności za wypadek lub incydent. | | N | Art. 28l ust. 2 utk | 2. Zalecenia w zakresie poprawy bezpieczeństwa oraz zapobiegania poważnym wypadkom, wypadkom lub incydentom nie mogą obejmować ustalania winy lub odpowiedzialności. |  |
| Art. 26 ust. 2 | 2. Zalecenia są skierowane do krajowego organu ds. bezpieczeństwa oraz, jeżeli wymaga tego ich charakter, do Agencji i innych podmiotów lub organów w danym państwie członkowskim lub do innych państw członkowskich. | | T | Art. 28l ust. 8 utk | 8. Zalecenia, o których mowa w ust. 1, 1a i 6, są kierowane do Prezesa UTK, a w uzasadnionych przypadkach do Agencji lub innych zainteresowanych podmiotów, w tym podmiotów w innych państwach członkowskich Unii Europejskiej.”; |  |
|  | Państwa członkowskie, ich krajowe organy ds. bezpieczeństwa i Agencja w granicach jej kompetencji podejmują niezbędne działania w celu zapewnienia, by zalecenia w zakresie bezpieczeństwa wydane przez organ dochodzeniowy zostały właściwie uwzględnione i, gdzie to właściwe, zrealizowane. | | N | Art. 28l ust. 8a – 9d | 8a. Prezes UTK dokonuje analizy skierowanych do niego zaleceń uwzględniając konieczność zapewnienia systemowego podejścia do zarządzania bezpieczeństwem i minimalizacji ryzyka w transporcie kolejowym.  8b. Prezes UTK może uwzględnić zalecenia i przyjąć je do realizacji lub przekazać je w całości albo w części do realizacji zarządcom, przewoźnikom kolejowym lub innym podmiotom, których działalność ma wpływ na bezpieczeństwo ruchu kolejowego i bezpieczeństwo eksploatacji kolei, podlegającym regulacji na podstawie przepisów ustawy. Prezes UTK informuje Komisję o sposobie postępowania z jej zaleceniami.  9. Prezes UTK sprawuje nadzór nad realizacją zaleceń przez podmioty, o których mowa w ust. 8b.  9a. Podmioty, o których mowa w ust. 8b, określają planowany sposób dalszego postępowania z zaleceniem, uwzględniając kryteria, o których mowa w ust. 8a, a w stosownych przypadkach także rozwiązania przyjęte w swoich systemach zarządzania bezpieczeństwem lub innych systemach zarządzania.  9b. Podmioty, o których mowa w ust. 8b, informują Prezesa UTK o planowanym postępowaniu z zaleceniem, wskazując jego uzasadnienie.  9c. Jeżeli planowane postępowanie z zaleceniem nie spełnia kryteriów, o których mowa w ust. 8a, Prezes UTK i podmioty, o których mowa w ust. 8b, w razie potrzeby z udziałem Komisji, współpracują w celu wypracowania porozumienia określającego inny sposób postępowania z zaleceniem.  9d. W przypadku braku podjęcia postępowania z zaleceniem, o którym mowa w ust. 9a, albo nieosiągnięcia porozumienia co do sposobu jego wdrożenia, Prezes UTK może, w drodze decyzji, nałożyć obowiązek wdrożenia zalecenia uwzględniając kryteria, o których mowa w ust. 8a, oraz rozwiązania, o których mowa w ust. 9a. Prezes UTK wskazuje w decyzji termin i sposób wdrożenia zaleceń. |  |
| Art. 26 ust. 3 | 3. Agencja, krajowy organ ds. bezpieczeństwa i inne organy lub podmioty lub, o ile to właściwe, inne państwa członkowskie, do których skierowano zalecenia, przedstawiają okresowo organowi dochodzeniowemu sprawozdania zwrotne, o środkach podjętych bądź planowanych jako reakcja na dane zalecenie. | | N | Art. 28l ust. 10 i 11 utk | 10. Podmioty, których dotyczą zalecenia, corocznie przedstawiają, w terminie do dnia 1 kwietnia, Komisji oraz Prezesowi UTK informacje o realizacji zaleceń oraz o podjętych środkach zapobiegawczych i działaniach zmierzających do realizacji tych zaleceń.  11. Prezes UTK przedstawia corocznie Komisji w terminie do dnia 30 kwietnia informację o realizacji zaleceń wydanych przez Komisję w roku poprzednim oraz o podjętych działaniach zmierzających do realizacji tych zaleceń. |  |
| **Rozdział VI** | **Przepisy przejściowe i końcowe** | |  |  |  |  |
| Art. 27 ust. 1 | 1. Powierzenie Komisji uprawnień do przyjęcia aktów delegowanych podlega warunkom określonym w niniejszym artykule. | | N | - | - | - |
| Art. 27 ust. 2 | 2. Uprawnienia do przyjęcia aktów delegowanych, o których mowa w art. 6 ust. 6 i art. 7 ust. 6, powierza się Komisji na okres pięciu lat od dnia 15 czerwca 2016 r. Komisja sporządza sprawozdanie dotyczące przekazania uprawnień nie później niż dziewięć miesięcy przed końcem okresu pięciu lat. Przekazanie uprawnień jest automatycznie przedłużane na okresy o tej samej długości, chyba że Parlament Europejski lub Rada sprzeciwią się takiemu przedłużeniu nie później niż trzy miesiące przed końcem każdego okresu. | | N | - | - | - |
| Art. 27 ust. 3 | 3. Szczególnie ważne jest, by przed przyjęciem tych aktów delegowanych Komisja działała zgodnie ze swoją zwyczajową praktyką i prowadziła konsultacje z ekspertami, w tym ekspertami z państw członkowskich. | | N | - | - | - |
| Art. 27 ust. 4 | 4. Przekazanie uprawnień, o którym mowa w art. 6 ust. 6 i art. 7 ust. 6, może zostać w dowolnym momencie odwołane przez Parlament Europejski lub przez Radę. Decyzja o odwołaniu kończy przekazanie określonych w niej uprawnień. Decyzja o odwołaniu staje się skuteczna od następnego dnia po jej opublikowaniu w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej lub w określonym w tej decyzji późniejszym terminie. Nie wpływa ona na ważność jakichkolwiek już obowiązujących aktów delegowanych. | | N | - | - | - |
| Art. 27 ust. 5 | 5. Niezwłocznie po przyjęciu aktu delegowanego Komisja przekazuje go równocześnie Parlamentowi Europejskiemu i Radzie. | | N | - | - | - |
| Art. 27 ust. 6 | 6. Akt delegowany przyjęty na podstawie art. 6 ust. 6 i art. 7 ust. 6 wchodzi w życie tylko wówczas, gdy Parlament Europejski albo Rada nie wyraziły sprzeciwu w terminie dwóch miesięcy od przekazania tego aktu Parlamentowi Europejskiemu i Radzie lub gdy, przed upływem tego terminu, zarówno Parlament Europejski, jak i Rada poinformowały Komisję, że nie wniosą sprzeciwu. Termin ten przedłuża się o dwa miesiące z inicjatywy Parlamentu Europejskiego lub Rady. | | N | - | - | - |
| Art. 28 ust. 1 | 1. Komisję wspomaga komitet, o którym mowa w art. 51 dyrektywy (UE) 2016/797. Komitet ten jest komitetem w rozumieniu rozporządzenia (UE) nr 182/2011. | | N | - | - | - |
| Art. 28 ust. 2 | 2. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 4 rozporządzenia (UE) nr 182/2011. | | N | - | - | - |
| Art. 28 ust. 3 | 3. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 5 rozporządzenia (UE) nr 182/2011. Jeżeli Komitet nie wyda opinii, Komisja nie przyjmuje projektu aktu wykonawczego i zastosowanie ma art. 5 ust. 4 akapit trzeci rozporządzenia (UE) nr 182/2011. | | N | - | - | - |
| Art. 29 ust. 1 | 1. Komisja przedłoży Parlamentowi Europejskiemu i Radzie w terminie do dnia 16 czerwca 2021 r., a następnie co pięć lat, sprawozdanie dotyczące wykonania niniejszej dyrektywy, w szczególności aby monitorować skuteczność środków służących wydawaniu jednolitych certyfikatów bezpieczeństwa.  Do sprawozdania załącza się, w razie potrzeby, propozycje dalszych działań Unii. | | N | - | - | - |
| Art. 29 ust. 2 | 2. Agencja ocenia rozwój kultury bezpieczeństwa, w tym sprawozdawczość dotyczącą zdarzeń. Dostarczy ona Komisji, do dnia 16 czerwca 2024 r., sprawozdanie zawierające, w stosownych przypadkach, usprawnienia, które należy wprowadzić do systemu. Komisja przyjmuje stosowne środki w oparciu o te zalecenia i w razie potrzeby proponuje zmiany w niniejszej dyrektywie. | | N | - | - | - |
| Art. 29 ust. 3 | 3. Do dnia 16 grudnia 2017 r. Komisja składa Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie z działań podjętych z myślą o osiągnięciu następujących celów:  a) zobowiązanie producentów do oznakowania kodem identyfikacyjnym elementów krytycznych dla bezpieczeństwa kursujących po europejskich sieciach kolejowych, zapewniające by kod identyfikacyjny wyraźnie identyfikował dany element, nazwę producenta oraz istotne dane produkcyjne;  b) pełna identyfikowalność elementów krytycznych dla bezpieczeństwa, identyfikowalność przeprowadzanych na nich działań w zakresie utrzymania oraz identyfikacja ich historii eksploatacji; oraz  c) identyfikacja wspólnych obowiązkowych zasad dotyczących utrzymania tych elementów. | | N | - | - | - |
| Art. 30 | Państwa członkowskie ustanawiają przepisy dotyczące sankcji za naruszenie przepisów krajowych przyjętych w związku z niniejszą dyrektywą i podejmują wszelkie niezbędne działania w celu zapewnienia, by były one stosowane. Sankcje muszą być skuteczne, proporcjonalne, niedyskryminujące i odstraszające. Państwa członkowskie informują Komisję o tych przepisach najpóźniej do dnia określonego w art. 33 ust. 1 oraz bezzwłocznie powiadamiają Komisję o jakichkolwiek późniejszych zmianach tych przepisów. | | N (niemniej jednak trzeba sprawdzić i ew. zaktualizować odnośniki w art. 65 i 66 utk, ale dopiero po sklejeniu projektów implementujących dyrektywy 2016/797 i 2016/798) | Art. 65 i 66 utk | - |  |
| Art. 31 ust. 1 | 1. Załącznik V do dyrektywy 2004/49/WE stosuje się do dnia rozpoczęcia stosowania aktów wykonawczych, o których mowa w art. 24 ust. 2 niniejszej dyrektywy. | | N | - | - | - |
| Art. 31 ust. 2 | 2. Bez uszczerbku dla ust. 3 niniejszego artykułu przedsiębiorstwa kolejowe, które potrzebują certyfikatu między 15 czerwca 2016 r. a 16 czerwca 2019 r. podlegają dyrektywie 2004/49/WE. Takie certyfikaty bezpieczeństwa są ważne do dnia ich wygaśnięcia. | | N | - | - | - |
| Art. 31 ust. 3 | 3. Najpóźniej od dnia 16 czerwca 2019 r. Agencja wykonuje zadania związane z certyfikacją na mocy art. 10 w odniesieniu do obszarów działalności w państwach członkowskich, które nie powiadomiły Agencji lub Komisji zgodnie z art. 33 ust. 2. Na zasadzie odstępstwa od art. 10 krajowe organy ds. bezpieczeństwa państw członkowskich, które powiadomiły Agencję i Komisję zgodnie z art. 33 ust. 2, mogą nadal wydawać certyfikaty zgodnie z dyrektywą 2004/49/WE do dnia 16 czerwca 2020 r. | | N | - | - | - |
| Art. 32 | Na użytek stosowania niniejszej dyrektywy Agencja wydaje zalecenia i opinie zgodnie z art. 13 rozporządzenia (UE) 2016/796. Te zalecenia i opinie mogą być uwzględniane przy przyjmowaniu przez Unię aktów prawnych na podstawie niniejszej dyrektywy. | | N | - | - | - |
| Art. 33 ust. 1 | 1. Państwa członkowskie wprowadzają w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania art. 2, 3, 4, art. 8–11, art. 12 ust. 5, art. 15 ust. 3, art. 16–19, art. 21 ust. 2, art. 23 ust. 3 i 7, art. 24 ust. 2, art. 26 ust. 3 oraz załączników II i III do dnia 16 czerwca 2019 r. Niezwłocznie przekazują Komisji tekst tych przepisów. | | N | - | - | - |
| Art. 33 ust. 2 | 2. Państwa członkowskie mogą przedłużyć okres transpozycji, o którym mowa w ust. 1, o rok. W tym celu do dnia 16 grudnia 2018 r. państwa członkowskie, które nie wprowadzą w życie przepisów ustawowych, wykonawczych i administracyjnych w okresie przejściowym, o którym mowa w ust. 1, powiadamiają o tym Agencję i Komisję oraz podają uzasadnienie takiego przedłużenia. | | N | - | - | - |
| Art. 33 ust. 3 | 3. Przepisy przyjęte przez państwa członkowskie zawierają odniesienie do niniejszej dyrektywy lub odniesienie takie towarzyszy ich urzędowej publikacji. Przepisy te zawierają także wskazanie, że w istniejących przepisach ustawowych, wykonawczych i administracyjnych odniesienia do dyrektywy uchylonej niniejszą dyrektywą odczytuje się jako odniesienia do niniejszej dyrektywy. Metody dokonywania takiego odniesienia i formułowania takiego wskazania określane są przez państwa członkowskie. | | N | - | - | - |
| Art. 33 ust. 4 | 4. Obowiązek transpozycji i wdrożenia niniejszej dyrektywy nie ma zastosowania do Cypru i Malty, dopóki na ich terytoriach nie powstanie system kolei.  Niemniej w momencie gdy jakikolwiek podmiot publiczny lub prywatny złoży oficjalny wniosek o pozwolenie na budowę linii kolejowej w celu jej eksploatacji przez jedno lub więcej przedsiębiorstw kolejowych, zainteresowane państwo członkowskie wprowadza środki wdrażające niniejszą dyrektywę w terminie dwóch lat od otrzymania takiego wniosku. | | N | - | - | - |
| Art. 34 | Dyrektywa 2004/49/WE, zmieniona dyrektywami wymienionymi w załączniku IV część A, traci moc od dnia 16 czerwca 2020 r., bez uszczerbku dla zobowiązań państw członkowskich dotyczących terminów transpozycji do prawa krajowego i rozpoczęcia stosowania dyrektyw określonych w załączniku IV część B.  Odesłania do uchylonej dyrektywy odczytuje się jako odesłania do niniejszej dyrektywy zgodnie z tabelą korelacji w załączniku V. | | N | - | - | - |
| Art. 35 | Niniejsza dyrektywa wchodzi w życie dwudziestego dnia po jej opublikowaniu w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej. | | N | - | - | - |
| Art. 36 | Niniejsza dyrektywa skierowana jest do państw członkowskich. | | N | - | - | - |
| **Załącznik I** | **Wspólne wskaźniki bezpieczeństwa** | |  |  |  |  |
|  | Wspólne wskaźniki bezpieczeństwa (CSI) są przedmiotem corocznych sprawozdań krajowych organów ds. bezpieczeństwa. | | T | Art. 17ac utk | Art. 17ab. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, wspólne wskaźniki bezpieczeństwa (CSI) oraz sposób ich obliczania i zestawiania, uwzględniając potrzebę zwiększenia poziomu bezpieczeństwa kolei oraz jednolitego postępowania przy ich obliczaniu i zestawianiu.”; . |  |
|  | Jeżeli po przedstawieniu sprawozdania odkryto nowe fakty lub błędy, wskaźniki za jeden konkretny rok muszą być zmienione lub skorygowane przez krajowy organ ds. bezpieczeństwa przy pierwszej sposobności, najpóźniej w następnym sprawozdaniu rocznym. | | T | Art. 17ac utk | Jw. |  |
|  | Wspólne definicje CSI oraz wspólne metody obliczania skutków ekonomicznych wypadków zostały określone w dodatku. | | T | Art. 17ac utk | Jw. |  |
|  | 1. Wskaźniki odnoszące się do wypadków  1.1 Całkowita i względna (w przeliczeniu na pociągokilometry) liczba poważnych wypadków w podziale na następujące rodzaje wypadków:  — kolizja pociągu z pojazdem szynowym,  — kolizja pociągu z obiektem wewnątrz skrajni,  — wykolejenie pociągu,  — wypadek na przejeździe kolejowym, łącznie z wypadkiem z udziałem pieszych na przejeździe kolejowym, i dalszy podział na pięć rodzajów przejazdów kolejowych określonych w pkt 6.2,  — wypadek z udziałem osób i poruszającego się taboru kolejowego, z wyjątkiem samobójstw i prób samobójczych,  — pożary taboru kolejowego,  — inne.  Każdy znaczący wypadek jest zgłaszany zgodnie z rodzajem pierwotnego wypadku, nawet jeżeli skutki wtórnego wypadku są poważniejsze (np. pożar po wykolejeniu się pociągu). | | T | Art. 17ac utk | Jw. |  |
|  | 1.2 Całkowita i względna (w przeliczeniu na pociągokilometry) liczba osób poważnie rannych i ofiar śmiertelnych, według rodzaju wypadku, w podziale na następujące kategorie:  — pasażer (również w przeliczeniu na pasażerokilometry i pociągokilometry dla pociągów pasażerskich),  — pracownik lub podwykonawca,  — użytkownik przejazdu kolejowego,  — intruz,  — inna osoba na peronie,  — inna osoba nie na peronie. | | T | Art. 17ac utk |  |  |
|  | 2. Wskaźniki odnoszące się do towarów niebezpiecznych  Całkowita i względna (w przeliczeniu na pociągokilometry) liczba wypadków związanych z transportem koleją towarów niebezpiecznych w podziale na następujące kategorie:  — wypadek z udziałem co najmniej jednego pojazdu kolejowego przewożącego towary niebezpieczne zgodnie z definicją podaną w dodatku,  — liczba takich wypadków, w których doszło do uwolnienia towarów niebezpiecznych. | | T | Art. 17ac utk | Jw. |  |
|  | 3. Wskaźniki odnoszące się do samobójstw  Całkowita i względna (w przeliczeniu na pociągokilometry) liczba samobójstw i prób samobójczych. | | T | Art. 17ac utk | Jw. |  |
|  | 4. Wskaźniki odnoszące się do zdarzeń poprzedzających wypadki  Całkowita i względna (w przeliczeniu na pociągokilometry) liczba zdarzeń poprzedzających wypadki w podziale na następujące rodzaje zdarzeń:  — pęknięcia szyn,  — odkształcenia toru oraz inne przesunięcia toru,  — defekty sygnalizacji,  — minięcie sygnału informującego o niebezpieczeństwie przy przejeżdżaniu przez punkt niebezpieczny,  — minięcie sygnału informującego o niebezpieczeństwie bez przejeżdżania przez punkt niebezpieczny,  — pęknięcia kół w użytkowanym taborze kolejowym,  — pęknięcia osi w użytkowanym taborze kolejowym.  Należy zgłaszać wszystkie zdarzenia poprzedzające, zarówno skutkujące, jak i nieskutkujące wypadkami. (Zdarzenie poprzedzające wypadek skutkujące znaczącym wypadkiem należy również zgłosić w części dotyczącej wskaźników odnoszących się do zdarzeń poprzedzających wypadki; zdarzenie poprzedzające wypadek nieskutkujące znaczącym wypadkiem należy jedynie zgłosić w części dotyczącej wskaźników odnoszących się do zdarzeń poprzedzających). | | T | Art. 17ac utk | Jw. |  |
|  | 5. Wskaźniki do obliczenia skutków ekonomicznych wypadków  Całkowita/całkowite (w EUR) i względna/względne (w przeliczeniu na pociągokilometry):  — liczba ofiar śmiertelnych i osób poważnie rannych pomnożona przez wartość zapobiegania ofiarom w ludziach (VPC),  — koszty szkód w środowisku,  — koszty szkód materialnych w taborze kolejowym lub w infrastrukturze,  — koszty opóźnień spowodowanych wypadkami.  Krajowe organy ds. bezpieczeństwa zgłaszają skutki ekonomiczne znaczących wypadków.  VPC jest wartością, jaką społeczeństwo przypisuje zapobieganiu ofiarom w ludziach, i jako taka nie stanowi podstawy do rekompensaty dla stron biorących udział w wypadku. | | T | Art. 17ac utk | Jw. |  |
|  | 6. Wskaźniki odnoszące się do bezpieczeństwa technicznego infrastruktury i jego wdrażania  6.1. Odsetek torów z systemami kontroli pociągu (TPS) w eksploatacji oraz odsetek pociągokilometrów z wykorzystaniem pokładowych TPS, jeśli systemy te zapewniają:  — ostrzeganie,  — ostrzeganie i automatyczne zatrzymanie,  — ostrzeganie i automatyczne zatrzymanie oraz dyskretny nadzór prędkości,  — ostrzeganie i automatyczne zatrzymanie oraz stały nadzór prędkości. | | T | Art. 17ac utk | Jw. |  |
|  | 6.2 Liczba przejazdów kolejowych (całkowita, na kilometr linii i na kilometr torów) w podziale na następujących pięć rodzajów:  a) przejazd kolejowy z biernym systemem zabezpieczeń;  b) przejazd kolejowy z czynnym systemem zabezpieczeń:  (i) ręcznym;  (ii) automatycznym z systemem ostrzegania użytkownika;  (iii) automatycznym z systemem ochrony użytkownika;  (iv) z systemem zabezpieczeń torów. | | T | Art. 17ac utk | Jw. |  |
| **Dodatek** | **Wspólne definicje CSI oraz metody obliczania skutków ekonomicznych wypadków** | |  |  |  |  |
|  | 1. Wskaźniki odnoszące się do wypadków  1.1 „znaczący wypadek” oznacza wypadek z udziałem co najmniej jednego pojazdu szynowego w ruchu, w którego wyniku co najmniej jedna osoba zostaje zabita lub poważnie ranna lub dochodzi do znacznej szkody w taborze, torach, innych instalacjach lub środowisku, lub następują znaczne zakłócenia ruchu, z wyłączeniem wypadków w warsztatach, magazynach i zajezdniach; | | T | Art. 17ac utk | Jw. |  |
|  | 1.2 „znaczna szkoda w taborze, torach, innych instalacjach lub środowisku” oznacza szkodę o równowartości co najmniej 150 000 EUR; | | T | Art. 17ac utk | Jw. |  |
|  | 1.3. „znaczne zakłócenia ruchu” oznaczają zawieszenie ruchu kolejowego na głównej linii kolejowej przez co najmniej sześć godzin; | | T | Art. 17ac utk | Jw. |  |
|  | 1.4 „pociąg” oznacza co najmniej jeden pojazd kolejowy ciągnięty przez co najmniej jedną lokomotywę bądź co najmniej jeden wagon silnikowy lub jeden wagon silnikowy poruszający się pojedynczo, przemieszczający się pod danym numerem bądź określonym oznaczeniem z początkowego stałego punktu do końcowego stałego punktu, w tym maszynę lekką, tj. samą lokomotywę poruszającą się bez obciążenia; | | T | Art. 17ac utk | Jw. |  |
|  | 1.5 „kolizja pociągu z pojazdem szynowym” oznacza kolizję czoło-czoło, czoło-tył lub kolizję boczną między częścią danego pociągu a częścią innego pociągu lub pojazdu szynowego lub z manewrującym taborem kolejowym; | | T | Art. 17ac utk | Jw. |  |
|  | 1.6 „kolizja pociągu z obiektami wewnątrz skrajni” oznacza kolizję między częścią pociągu a obiektami przymocowanymi lub tymczasowo znajdującymi się na torach lub w ich pobliżu (z wyjątkiem obiektów zgubionych na przejazdach kolejowych przez pojazd przekraczający przejazd lub użytkownika przekraczającego przejazd), w tym kolizję z siecią trakcyjną; | | T | Art. 17ac utk | Jw. |  |
|  | 1.7 „wykolejenie pociągu” oznacza przypadek, w którym co najmniej jedno koło pociągu wypadło z toru; | | T | Art. 17ac utk | Jw. |  |
|  | 1.8. „wypadek na przejeździe kolejowym” oznacza wypadek na przejazdach kolejowych z udziałem co najmniej jednego pojazdu kolejowego i co najmniej jednego pojazdu przekraczającego przejazd, innych użytkowników przekraczających przejazd, takich jak piesi, lub innych obiektów tymczasowo znajdujących się na torach lub w ich pobliżu, zgubionych przez pojazd przekraczający przejazd lub użytkownika przekraczającego przejazd; | | T | Art. 17ac utk | Jw. |  |
|  | 1.9. „wypadek z udziałem osób i poruszającego się taboru kolejowego” oznacza wypadek, w którym w co najmniej jedną osobę uderzył pojazd kolejowy lub obiekt do niego przymocowany lub taki, który odłączył się od pojazdu; definicja obejmuje osoby, które wypadły z pojazdu kolejowego, oraz osoby, które upadły lub w które uderzył wolny obiekt podczas podróży na pokładzie pojazdu; | | T | Art. 17ac utk | Jw. |  |
|  | 1.10. „pożar taboru kolejowego” oznacza pożar lub wybuch następujące w pojeździe kolejowym (w tym w jego ładunku) podczas przejazdu między stacją początkową a stacją przeznaczenia, w tym podczas postoju na stacji początkowej, postoju na stacji przeznaczenia lub postoju w czasie przejazdu, jak również podczas rozrządzania wagonów; | | T | Art. 17ac utk | Jw. |  |
|  | 1.11 „inny (wypadek)” oznacza wypadek inny niż kolizja pociągu z pojazdem szynowym, kolizja pociągu z obiektami wewnątrz skrajni, wykolejenie pociągu, wypadek na przejeździe kolejowym, wypadek z udziałem osób i poruszającego się taboru kolejowego lub pożar taboru kolejowego; | | T | Art. 17ac utk | Jw. |  |
|  | 1.12. „pasażer” oznacza osobę, z wyłączeniem członków załogi pociągu, odbywającą podróż koleją, w tym – tylko do celów statystyki wypadków – pasażerów usiłujących wsiąść do pociągu w ruchu lub z niego wysiąść; | | T | Art. 17ac utk | Jw. |  |
|  | 1.13. „pracownik lub podwykonawca” oznacza osobę, której zatrudnienie ma związek z koleją i która w czasie wypadku znajduje się w pracy, łącznie z personelem podwykonawców, samozatrudnionymi podwykonawcami, załogą pociągu oraz osobami odpowiadającymi za obsługę taboru kolejowego i instalacji infrastruktury; | | T | Art. 17ac utk | Jw. |  |
|  | 1.14. „użytkownik przejazdu kolejowego” oznacza osobę korzystającą z przejazdu kolejowego w celu przekroczenia linii kolejowej za pomocą dowolnego środka transportu lub pieszo; | | T | Art. 17ac utk | Jw. |  |
|  | 1.15. „intruz” oznacza osobę obecną na terenie kolei w przypadku, w którym taka obecność jest niedozwolona, z wyjątkiem użytkowników przejazdu kolejowego; | | T | Art. 17ac utk | Jw. |  |
|  | 1.16. „inna osoba na peronie” oznacza osobę na peronie kolejowym, która nie została zdefiniowana jako „pasażer”, „pracownik lub podwykonawca”, „użytkownik przejazdu kolejowego”, „inna osoba nie na peronie” lub „intruz”; | | T | Art. 17ac utk | Jw. |  |
|  | 1.17. „inna osoba nie na peronie” oznacza osobę nie na peronie kolejowym, która nie została zdefiniowana jako „pasażer”, „pracownik lub podwykonawca”, „użytkownik przejazdu kolejowego”, „inna osoba na peronie” lub „intruz”; | | T | Art. 17ac utk | Jw. |  |
|  | 1.18. „zgon (ofiara śmiertelna)” oznacza osobę, która zmarła w wyniku wypadku, bezpośrednio lub w ciągu 30 dni po wypadku, z wyłączeniem samobójstw; | | T | Art. 17ac utk | Jw. |  |
|  | 1.19. „poważne obrażenia (osoba poważnie ranna)” oznacza osobę ranną, hospitalizowaną przez ponad dwadzieścia cztery godziny w wyniku wypadku, z wyłączeniem prób samobójczych. | | T | Art. 17ac utk | Jw. |  |
|  | 2. Wskaźniki odnoszące się do towarów niebezpiecznych  2.1. „wypadek związany z transportem towarów niebezpiecznych” oznacza wypadek lub incydent, który jest objęty obowiązkiem zgłoszenia zgodnie z sekcją 1.8.5 RID (1)/ADR; | | T | Art. 17ac utk | Jw. |  |
|  | 2.2. „towary niebezpieczne” oznaczają substancje i artykuły, których transport jest zabroniony przez RID lub dozwolony jedynie na zasadach w nim określonych. | | T | Art. 17ac utk | Jw. |  |
|  | 3. Wskaźniki odnoszące się do samobójstw  3.1. „samobójstwo” oznacza czyn polegający na rozmyślnym uszkodzeniu swojego ciała, którego skutkiem jest zgon, zarejestrowany i sklasyfikowany przez właściwy organ krajowy; | | T | Art. 17ac utk | Jw. |  |
|  | 3.2. „próba samobójcza” oznacza czyn polegający na rozmyślnym uszkodzeniu swojego ciała, którego skutkiem są poważne obrażenia. | | T | Art. 17ac utk | Jw. |  |
|  | 4. Wskaźniki odnoszące się do zdarzeń poprzedzających wypadki  4.1. „pęknięta szyna” oznacza szynę, która pękła na co najmniej dwie części, lub szynę, od której oddzielił się kawałek metalu, powodując powstanie przerwy o długości powyżej 50 mm i głębokości powyżej 10 mm w płaszczyźnie toczenia; | | T | Art. 17ac utk | Jw. |  |
|  | 4.2. „odkształcenie torów lub inne przesunięcie torów” oznacza każde uszkodzenie związane z ciągłością i geometrią torów, wymagające zablokowania torów lub natychmiastowej redukcji dozwolonej prędkości; | | T | Art. 17ac utk | Jw. |  |
|  | 4.3. „defekt sygnalizacji” oznacza każdy techniczny defekt systemu sygnalizacji (zarówno infrastruktury, jak i taboru kolejowego), w którego wyniku nadawana informacja narzuca ograniczenia mniejsze od wymaganych; | | T | Art. 17ac utk | Jw. |  |
|  | 4.4. „minięcie sygnału informującego o niebezpieczeństwie przy przejeżdżaniu przez punkt niebezpieczny” oznacza sytuację, w której dowolna część pociągu kontynuuje jazdę bez zezwolenia i przejeżdża poza punkt niebezpieczny; | | T | Art. 17acutk | Jw. |  |
|  | 4.5. „minięcie sygnału informującego o niebezpieczeństwie bez przejeżdżania przez punkt niebezpieczny” oznacza sytuację, w której dowolna część pociągu kontynuuje jazdę bez zezwolenia, ale nie przejeżdża poza punkt niebezpieczny.  Jazda bez zezwolenia, o której mowa w pkt 4.4 i 4.5 powyżej, oznacza minięcie:  — kolorowego sygnału świetlnego sygnalizatora przytorowego lub semafora informującego o niebezpieczeństwie lub nakazu STOP, jeżeli nie funkcjonuje system kontroli pociągu (TPS),  — końca związanego z bezpieczeństwem zezwolenia na jazdę dostępnego w systemie TPS,  — punktu przekazanego w postaci ustnego lub pisemnego zezwolenia określonego w regulaminach,  — tablic STOP (oprócz kozłów oporowych) lub sygnałów ręcznych.  Wyłącza się przypadki, w których pojazd nietrakcyjny lub pociąg bez nadzoru obsługi minie sygnał informujący o niebezpieczeństwie. Wyłącza się przypadki, w których z dowolnej przyczyny sygnał nie przełączył się na pozycję informującą o niebezpieczeństwie wystarczająco wcześnie, aby maszynista mógł zatrzymać pociąg przed sygnałem.  Krajowe organy ds. bezpieczeństwa mogą osobno składać sprawozdania dotyczące czterech wskaźników odnoszących się do jazdy bez zezwolenia wymienionych w tiret w niniejszym punkcie oraz zgłaszają przynajmniej zagregowany wskaźnik zawierający dane dotyczące wszystkich czterech elementów wskaźników; | | T | Art. 17ac utk | Jw. |  |
|  | 4.6. „pęknięte koło w użytkowanym taborze kolejowym” oznacza pęknięcie wpływające na koło i stwarzające ryzyko wypadku (wykolejenia lub kolizji); | | T | Art. 17ac utk | Jw. |  |
|  | 4.7. „pęknięta oś w użytkowanym taborze kolejowym” oznaczają pęknięcie wpływające na oś i stwarzające ryzyko wypadku (wykolejenia lub kolizji). | | T | Art. 17ac utk | Jw. |  |
|  | 5. Wspólne metody obliczania skutków ekonomicznych wypadków  5.1. Na wartość zapobiegania ofiarom w ludziach (VPC) składają się:  1) wartość bezpieczeństwa jako taka: wartości gotowości do płacenia (WTP) oparte na podanych badaniach preferencji przeprowadzonych w państwie członkowskim, do którego mają zastosowanie;  2) bezpośrednie i pośrednie koszty ekonomiczne: koszty oszacowane przez państwo członkowskie, złożone z:  — kosztów leczenia i rehabilitacji,  — kosztów sądowych, kosztów poniesionych przez policję, kosztów prywatnych dochodzeń związanych z wypadkami, kosztów akcji ratunkowej i administracyjnych kosztów ubezpieczenia,  — straty w produkcji: wartość towarów i usług, które mogłyby zostać wyprodukowane przez daną osobę z korzyścią dla społeczeństwa, gdyby wypadek się nie wydarzył.  Przy obliczaniu kosztów ofiar w ludziach należy oddzielnie uwzględniać ofiary śmiertelne i osoby poważnie ranne (różne VPC dla ofiar śmiertelnych i osób poważnie rannych). | | T | Art. 17ac utk | Jw. |  |
|  | 5.2. Wspólne zasady szacowania wartości bezpieczeństwa jako takiej oraz bezpośrednich lub pośrednich kosztów ekonomicznych:  W przypadku wartości bezpieczeństwa jako takiej, ocena, czy dostępne dane szacunkowe są odpowiednie, przeprowadzana jest z uwzględnieniem następujących elementów:  — szacunki odnoszą się do systemu szacowania zmniejszenia ryzyka śmiertelności w sektorze transportu i są zgodne z podejściem opartym na gotowości do płacenia (WTP) według podanych metod preferencji,  — próba respondentów użyta do określenia wartości jest reprezentatywna dla danej populacji. W szczególności próba musi odzwierciedlać wiek/przedziały dochodów wraz z innymi istotnymi społeczno-gospodarczymi lub demograficznymi cechami populacji,  — metoda uzyskiwania wartości WTP: badanie powinno być opracowane w taki sposób, aby zawierało jasne/zrozumiałe dla respondentów pytania.  Bezpośrednie i pośrednie koszty ekonomiczne szacuje się na podstawie realnych kosztów ponoszonych przez społeczeństwo. | | T | Art. 17ac utk | Jw. |  |
|  | 5.3. Definicje  5.3.1. „koszty szkód w środowisku” oznaczają koszty, które musi ponieść przedsiębiorstwo kolejowe i zarządcy infrastruktury, oszacowane na podstawie ich doświadczenia, w celu przywrócenia uszkodzonego obszaru do stanu sprzed wypadku kolejowego; | | T | Art. 17ac utk | Jw. |  |
|  | 5.3.2. „koszty szkód materialnych w taborze kolejowym lub w infrastrukturze” oznaczają koszty zapewnienia nowego taboru kolejowego lub infrastruktury z takimi samymi funkcjami i parametrami technicznymi jak elementy uszkodzone nienadające się do naprawy oraz koszty przywrócenia taboru kolejowego lub infrastruktury nadających się do naprawy do stanu sprzed wypadku, oszacowane przez przedsiębiorstwa kolejowe i zarządców infrastruktury na podstawie ich doświadczenia, w tym koszty wynajmu taboru kolejowego w wyniku niedostępności taboru z powodu uszkodzenia pojazdów; | | T | Art. 17ac utk | Jw. |  |
|  | 5.3.3. „koszty opóźnień spowodowanych wypadkami” oznaczają wartość pieniężną opóźnień poniesioną przez użytkowników transportu kolejowego (pasażerowie i odbiorcy towarów) w wyniku wypadku, obliczoną według następującego modelu:  VT = wartość pieniężna oszczędności czasu podróży  Wartość czasu w przypadku pasażera pociągu (na godzinę)  VTP = [VT pasażerów podróżujących w celach zawodowych] \* [średni odsetek pasażerów podróżujących w celach zawodowych rocznie] + [VT pasażerów podróżujących w celach innych niż zawodowe] \* [średni odsetek pasażerów podróżujących w celach innych niż zawodowe rocznie]  VTP wyrażona jest w EUR na pasażera na godzinę  „pasażer podróżujący w celach zawodowych” oznacza pasażera podróżującego w związku ze swoją działalnością zawodową, z wyłączeniem dojazdów do pracy.  Wartość czasu w przypadku pociągu towarowego (na godzinę)  VTF = [VT pociągów towarowych] \* [(tonokilometry)/(pociągokilometry)]  VTF wyrażona jest w EUR na pociąg towarowy na godzinę  Średnia liczba ton towarów przewożonych przez pociąg w ciągu roku = (tonokilometry)/(pociągokilometry)  CM = koszt 1 minuty opóźnienia pociągu  Pociąg pasażerski  CMP = K1 \* (VTP/60) \* [(pasażerokilometry)/(pociągokilometry)]  Średnia liczba pasażerów na pociąg w ciągu roku = (pasażerokilometry)/(pociągokilometry)  Pociąg towarowy  CMF = K2\* (VTF/60)  Czynniki K1 i K2 mieszczą się między wartością czasu a wartością opóźnienia, jak wynika z szacunków podanych badań preferencji, biorąc pod uwagę, że czas stracony na skutek opóźnień jest postrzegany znacznie bardziej negatywnie niż zwykły czas podróży.  Koszty opóźnień spowodowanych wypadkiem = CMP \* (opóźnienie pociągów pasażerskich w minutach) + CMF \* (opóźnienie pociągów towarowych w minutach)  Zakres modelu  Koszt opóźnień oblicza się dla znaczących wypadków w następujący sposób:  — rzeczywiste opóźnienia na liniach kolejowych, na których miały miejsce wypadki, mierzone na stacji końcowej,  — rzeczywiste opóźnienia lub, jeżeli ich określenie jest niemożliwe, przybliżone określenie opóźnień na innych dotkniętych liniach. | | T | Art. 17ac utk | Jw. |  |
|  | 6. Wskaźniki odnoszące się do bezpieczeństwa technicznego infrastruktury i jego wdrażania  6.1. „system kontroli pociągu (TPS)” oznacza system, który pomaga egzekwować przestrzeganie sygnałów i ograniczeń prędkości; | | T | Art. 17ac utk | Jw. |  |
|  | 6.2. „systemy pokładowe” oznaczają systemy pomagające maszyniście w przestrzeganiu wskazań sygnalizacji przytorowej i sygnalizacji kabinowej, a tym samym zapewniające ochronę w punktach niebezpiecznych i egzekwowanie ograniczeń prędkości. Do pokładowych TPS należą:  a) ostrzeganie, zapewniające automatyczne ostrzeżenia dla maszynisty;  b) ostrzeganie i automatyczne zatrzymywanie, zapewniające automatyczne ostrzeżenia dla maszynisty oraz automatyczne zatrzymywanie po minięciu sygnału informującego o niebezpieczeństwie;  c) ostrzeganie i automatyczne zatrzymywanie oraz dyskretny nadzór prędkości zapewniający ochronę w punktach niebezpiecznych, gdzie „dyskretny nadzór nad prędkością” oznacza nadzór nad prędkością w niektórych miejscach (pułapki prędkości) przy zbliżaniu się do sygnału;  d) ostrzeganie i automatyczne zatrzymywanie oraz stały nadzór nad prędkością zapewniający ochronę w punktach niebezpiecznych oraz stały nadzór nad przestrzeganiem prędkości na danej linii, gdzie „stały nadzór nad prędkością” oznacza stałe wskazywanie i egzekwowanie przestrzegania maksymalnej dopuszczalnej prędkości na wszystkich odcinkach danej linii.  Typ d) uważany jest za system automatycznej ochrony pociągów (ATP); | | T | Art. 17ac utk | Jw. |  |
|  | 6.3. „przejazd kolejowy” oznacza jednopoziomowe skrzyżowanie drogi lub przejścia z torem kolejowym uznane przez zarządcę infrastruktury i otwarte do użytku publicznego lub prywatnego. Definicja nie obejmuje przejść między peronami w obrębie stacji oraz przejść po torach do wyłącznego użytku przez pracowników; | | T | Art. 17ac utk | Jw. |  |
|  | 6.4. „droga” oznacza, do celów statystyki wypadków kolejowych, każdą drogę publiczną lub prywatną, ulicę lub autostradę, wraz z sąsiadującymi chodnikami i ścieżkami rowerowymi; | | T | Art. 17ac utk | Jw. |  |
|  | 6.5. „przejście” oznacza każdą trasę, inną niż droga, przeznaczoną dla ruchu osób, zwierząt, pojazdów lub maszyn; | | T | Art. 17ac utk | Jw. |  |
|  | 6.6. „przejazd kolejowy z biernym systemem zabezpieczeń” oznacza przejazd kolejowy bez żadnego systemu ostrzegania lub zabezpieczeń uruchamianego, gdy przekroczenie przejazdu nie jest bezpieczne dla użytkownika; | | T | Art. 17ac utk | Jw. |  |
|  | 6.7. „przejazd kolejowy z czynnym systemem zabezpieczeń” oznacza przejazd kolejowy, na którym przez uruchomienie urządzeń użytkownicy są zabezpieczani lub ostrzegani przed nadjeżdżającym pociągiem, jeżeli przekroczenie przejazdu jest niebezpieczne dla użytkownika.  — Zabezpieczanie przy użyciu urządzeń fizycznych obejmuje:  — rogatki lub półrogatki,  — barierki.  — Ostrzeżenie przy użyciu stałego sprzętu na przejazdach kolejowych:  — widocznych urządzeń: świateł,  — urządzeń dźwiękowych: dzwonków, syren, klaksonów itp. | | T | Art. 17ac utk | Jw. |  |
|  | Przejazdy kolejowe z czynnym systemem zabezpieczeń dzielą się na:  a) ręczne: przejazd kolejowy, na którym zabezpieczenie lub ostrzeganie użytkownika jest uruchamiane ręcznie przez pracownika kolei; | | T | Art. 17ac utk | Jw. |  |
|  | b) automatyczne z systemem ostrzegania użytkownika: przejazd kolejowy, na którym ostrzeganie użytkownika jest uruchamiane przez nadjeżdżający pociąg; | | T | Art. 17ac utk | Jw. |  |
|  | c) automatyczne z systemem zabezpieczeń użytkownika: przejazd kolejowy, na którym ostrzeganie użytkownika jest uruchamiane przez nadjeżdżający pociąg. Obejmuje to przejazd kolejowy z jednoczesnym zabezpieczeniem i ostrzeganiem użytkownika; | | T | Art. 17ac utk | Jw. |  |
|  | d) przejazd kolejowy z systemem zabezpieczeń torów: przejazd kolejowy, na którym sygnał lub inny system ochrony pociągu pozwala na przejazd pociągu jedynie wówczas, gdy przejazd kolejowy zapewnia pełne zabezpieczenie użytkownika i jest wolny od przeszkód. | | T | Art. 17ac utk | Jw. |  |
|  | 7. Definicje podstaw wzorcowania  7.1. „pociągokilometr” oznacza jednostkę miary odpowiadającą ruchowi pociągu na odcinku jednego kilometra. Uwzględnia się rzeczywiście przebytą odległość, o ile jest ona dostępna, w przeciwnym przypadku uwzględniana jest standardowa odległość sieciowa między punktem początkowym a miejscem przeznaczenia. Uwzględnia się jedynie odcinek na terytorium kraju przedstawiającego sprawozdanie; | | T | Art. 17ac utk | Jw. |  |
|  | 7.2. „pasażerokilometr” oznacza jednostkę miary odpowiadającą przewozowi jednego pasażera koleją na odcinku jednego kilometra. Uwzględnia się jedynie odcinek na terytorium kraju przedstawiającego sprawozdanie; | | T | Art. 17ac utk | Jw. |  |
|  | 7.3. „kilometr linii” oznacza długość mierzoną w kilometrach sieci kolejowej w państwach członkowskich, której zakres określa art. 2. W przypadku wielotorowych linii kolejowych uwzględnia się jedynie odległość między punktem początkowym a miejscem przeznaczenia; | | T | Art. 17ac utk | Jw. |  |
|  | 7.4. „kilometr torów” oznacza długość mierzoną w kilometrach sieci kolejowej w państwach członkowskich, której zakres określa art. 2. Uwzględnia się każdy tor wielotorowych linii kolejowych. | | T | Art. 17ac utk | Jw. |  |
| **Załącznik II** | **Zgłaszanie krajowych przepisów bezpieczeństwa** | |  |  |  |  |
|  | Krajowe przepisy bezpieczeństwa zgłaszane na mocy art. 8 ust. 1 lit. a) obejmują:  1. przepisy dotyczące istniejących krajowych wymagań bezpieczeństwa i metod oceny bezpieczeństwa; | | N | - | Patrz komentarz do art. 8 ust. 1 i 2 dyrektywy. |  |
|  | 2. przepisy dotyczące wymagań wobec systemów zarządzania bezpieczeństwem i certyfikacji przedsiębiorstw kolejowych w zakresie bezpieczeństwa; | | N | - | Patrz komentarz do art. 8 ust. 1 i 2 dyrektywy. |  |
|  | 3. wspólne zasady funkcjonowania sieci kolejowej nieujęte jeszcze w TSI, łącznie z przepisami dotyczącymi systemów sygnalizacji oraz zarządzania ruchem; | | N | - | Patrz komentarz do art. 8 ust. 1 i 2 dyrektywy. |  |
|  | 4. przepisy ustanawiające wymagania dotyczące dodatkowych wewnętrznych zasad operacyjnych (zasad firmowych), które muszą być ustanowione przez zarządców infrastruktury i przedsiębiorstwa kolejowe; | | N | - | Patrz komentarz do art. 8 ust. 1 i 2 dyrektywy. |  |
|  | 5. przepisy dotyczące wymagań wobec personelu wykonującego zadania krytyczne dla bezpieczeństwa, obejmujące kryteria doboru, stan zdrowia i szkolenie zawodowe, jak również przepisy dotyczące certyfikacji personelu, o ile nie zostały jeszcze ujęte w TSI; | | N | - | Patrz komentarz do art. 8 ust. 1 i 2 dyrektywy. |  |
|  | 6. przepisy dotyczące badania wypadków i incydentów. | | N | - | Patrz komentarz do art. 8 ust. 1 i 2 dyrektywy. |  |
| **Załącznik III** | **Wymogi i kryteria oceny organizacji ubiegających się o certyfikat podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie lub o certyfikat dotyczący funkcji utrzymania zleconych na zewnątrz przez podmiot odpowiedzialny za utrzymanie** | |  |  |  |  |
|  | Wszystkie właściwe części zarządzania organizacją muszą być udokumentowane, w szczególności musi być opisany rozkład odpowiedzialności w strukturach organizacyjnych i w przypadku podwykonawców. Dokumentacja wskazuje, jak kierownictwo panuje nad działalnością na różnych poziomach, jaki jest w tym udział pracowników i ich przedstawicieli na wszystkich poziomach oraz jak jest zapewniane ciągłe doskonalenie. | | T | Art. 23j ust. 2 utk | 2. Podmiot odpowiedzialny za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM) za pomocą udokumentowanego systemu utrzymania: (…) |  |
|  |  | Art. 23j ust. 6 pkt 4 utk | 4) ciągłe doskonalenie – uporządkowane podejście służące analizie informacji zebranych podczas regularnego monitorowania, audytowania lub z innych właściwych źródeł oraz wykorzystywaniu wyników, by zdobywać doświadczenia i przyjmować środki zapobiegawcze lub naprawcze w celu utrzymywania lub zwiększania poziomu bezpieczeństwa; |  |
|  |  | Art. 23j ust. 6 pkt 5 utk | 5) struktura i odpowiedzialność – uporządkowane podejście, które ma określić zakres odpowiedzialności osób i zespołów, aby zapewnić wypełnianie zadań podmiotu w zakresie bezpieczeństwa, a także wskazywać, w jaki sposób kierownictwo zapewnia kontrolę na różnych poziomach oraz jaki jest w tym udział osób zatrudnionych i ich przedstawicieli na wszystkich poziomach; |  |
|  | Do czterech funkcji podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie, które mają być wykonywane przez samą organizację lub dzięki ustaleniom dotyczącym podwykonawstwa, są stosowane następujące podstawowe wymogi:  1. przywództwo – zobowiązanie do rozwijania i wdrażania systemu utrzymania organizacji i ciągłe doskonalenie jej skuteczności; | | T | Art. 23j ust. 6 pkt 1 utk | 6. Podstawowymi elementami systemu utrzymania są:  1) przywództwo – zobowiązanie do rozwijania i wdrażania systemu utrzymania podmiotu i ciągłe doskonalenie jego skuteczności; |  |
|  | 2. ocena ryzyka – ustrukturyzowane podejście do oceny ryzyka związanego z utrzymaniem pojazdów, w tym ryzyka wynikającego bezpośrednio z procesów operacyjnych i działań innych organizacji lub osób, oraz określanie właściwych środków kontroli ryzyka; | | T | Art. 23j ust. 6 pkt 2 utk | 2) ocena ryzyka – uporządkowane podejście do oceny ryzyka związanego z utrzymaniem pojazdów, w tym ryzyka wynikającego bezpośrednio z procesów eksploatacyjnych i działań innych przewoźników kolejowych lub osób, oraz określanie właściwych środków kontroli ryzyka; |  |
|  | 3. monitorowanie – ustrukturyzowane podejście, które ma zapewnić istnienie środków kontroli ryzyka, ich właściwe funkcjonowanie i osiąganie celów organizacji; | | T | Art. 23j ust. 6 pkt 3 utk | 3) monitorowanie – uporządkowane podejście, które ma zapewnić istnienie środków kontroli ryzyka, ich właściwe funkcjonowanie i osiąganie celów podmiotu; |  |
|  | 4. ciągłe doskonalenie – ustrukturyzowane podejście służące analizie informacji zebranych podczas regularnego monitorowania, audytowania lub z innych właściwych źródeł oraz wykorzystywaniu wyników, by zdobywać doświadczenia i przyjmować środki zapobiegawcze lub naprawcze, by utrzymywać lub zwiększać poziom bezpieczeństwa; | | T | Art. 23j ust. 6 pkt 4 utk | 4) ciągłe doskonalenie – uporządkowane podejście służące analizie informacji zebranych podczas regularnego monitorowania, audytowania lub z innych właściwych źródeł oraz wykorzystywaniu wyników, by zdobywać doświadczenia i przyjmować środki zapobiegawcze lub naprawcze w celu utrzymywania lub zwiększania poziomu bezpieczeństwa; |  |
|  | 5. struktura i odpowiedzialność – ustrukturyzowane podejście, które ma określić zakres odpowiedzialności osób i zespołów, aby zapewnić wypełnianie zadań organizacji w zakresie bezpieczeństwa; | | T | Art. 23j ust. 6 pkt 5 utk | 5) struktura i odpowiedzialność – uporządkowane podejście, które ma określić zakres odpowiedzialności osób i zespołów, aby zapewnić wypełnianie zadań podmiotu w zakresie bezpieczeństwa, a także wskazywać, w jaki sposób kierownictwo zapewnia kontrolę na różnych poziomach oraz jaki jest w tym udział osób zatrudnionych i ich przedstawicieli na wszystkich poziomach; |  |
|  | 6. zarządzanie kompetencjami – ustrukturyzowane podejście, które ma zapewnić dysponowanie przez pracowników kompetencjami wymaganymi do bezpiecznej, skutecznej i wydajnej realizacji, we wszystkich okolicznościach, celów organizacji; | | T | Art. 23j ust. 6 pkt 6 utk | 6) zarządzanie kompetencjami – uporządkowane podejście, które ma zapewnić dysponowanie przez osoby zatrudnione kompetencjami wymaganymi do bezpiecznej, skutecznej i wydajnej realizacji, we wszystkich okolicznościach, celów podmiotu; |  |
|  | 7. informacje – ustrukturyzowane podejście, które ma zapewnić dysponowanie przez decydentów na wszystkich szczeblach organizacji ważnymi informacjami oraz zapewnić, aby informacje były kompletne i właściwe; | | T | Art. 23j ust. 6 pkt 7 utk | 7) informacje – uporządkowane podejście, które ma zapewnić dysponowanie przez decydentów na wszystkich szczeblach podmiotu ważnymi informacjami oraz zapewnić, aby informacje były kompletne i właściwe; |  |
|  | 8. dokumentacja – ustrukturyzowane podejście, które ma zapewnić identyfikowalność wszystkich istotnych informacji; | | T | Art. 23j ust. 6 pkt 8 utk | 8) dokumentacja – uporządkowane podejście, które ma zapewnić identyfikowalność wszystkich istotnych informacji; |  |
|  | 9. działania w zakresie zlecania podwykonawstwa– ustrukturyzowane podejście, które ma zapewnić właściwe zarządzanie podzlecanymi działaniami, by osiągać cele organizacji i wypełniać wszystkie kompetencje i wymogi; | | T | Art. 23j ust. 6 pkt 9 utk | 9) działania w zakresie zlecania podwykonawstwa – uporządkowane podejście, które ma zapewnić właściwe zarządzanie podzlecanymi działaniami, by osiągać cele podmiotu i wypełniać wszystkie kompetencje i wymogi; |  |
|  | 10. działania w zakresie utrzymania – ustrukturyzowane podejście, które ma zapewnić:  — aby wszystkie działania w zakresie utrzymania mające wpływ na bezpieczeństwo i elementy krytyczne dla bezpieczeństwa były określone i właściwie zarządzane oraz aby wszystkie konieczne zmiany w tych działaniach w zakresie utrzymania mające wpływ na bezpieczeństwo były określone, właściwie zarządzane z wykorzystaniem korzyści z doświadczenia i z zastosowaniem wspólnych metod oceny ryzyka zgodnie z art. 6 ust. 1 lit. a) oraz były właściwie udokumentowane,  — zgodność z zasadniczymi wymaganiami interoperacyjności,  — wdrożenie i sprawdzanie obiektów, wyposażenia i narzędzi utrzymania, specjalnie zaprojektowanych i wymaganych do świadczenia usług utrzymania,  — analizę wstępnej dokumentacji związanej z pojazdem, by zapewnić pierwszą dokumentację dotyczącą utrzymania i by zapewnić jej właściwe wykorzystywanie podczas przygotowywania zamówień na usługi utrzymania,  — aby komponenty (w tym części zamienne) i materiały były wykorzystywane w sposób zgodny z zamówieniami na usługi utrzymania i dokumentacją dostawcy; aby były składowane, obsługiwane i transportowane we właściwy sposób, jak określono w zamówieniach na usługi utrzymania i dokumentacji dostawcy, oraz zgodnie z właściwymi przepisami krajowymi i międzynarodowymi oraz z wymogami zawartymi we właściwych zamówieniach na usługi utrzymania,  — aby odpowiednie i właściwe obiekty, wyposażenie i narzędzia były określone, wskazane, zapewnione, zarejestrowane i udostępniane, by świadczyć usługi utrzymania zgodnie z zamówieniami na usługi utrzymania i innymi specyfikacjami mającymi zastosowanie, z zapewnieniem bezpiecznego świadczenia usług utrzymania, ergonomii i ochrony zdrowia,  — aby organizacja dysponowała procesami zapewniającymi, że sprzęt do pomiarów, wszystkie obiekty, elementy wyposażenia i narzędzia były właściwie stosowane, skalibrowane, zachowane i utrzymywane zgodnie z dokumentacją procesów; | | T | Art. 23j ust. 6 pkt 10 utk | 10) działania w zakresie utrzymania – uporządkowane podejście, które ma zapewnić:  a) aby wszystkie działania w zakresie utrzymania mające wpływ na bezpieczeństwo i elementy krytyczne dla bezpieczeństwa były określone i właściwie zarządzane oraz aby wszystkie konieczne zmiany w tych działaniach w zakresie utrzymania mające wpływ na bezpieczeństwo były określone, właściwie zarządzane z wykorzystaniem informacji płynących z doświadczenia i z zastosowaniem wspólnych metod oceny ryzyka oraz były właściwie udokumentowane,  b) zgodność z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności,  c) wdrożenie i sprawdzanie obiektów, wyposażenia i narzędzi utrzymania, specjalnie zaprojektowanych i wymaganych do świadczenia usług utrzymania,  d) analizę wstępnej dokumentacji związanej z pojazdem, by zapewnić pierwszą dokumentację dotyczącą utrzymania i by zapewnić jej właściwe wykorzystywanie podczas przygotowywania zamówień na usługi utrzymania,  e) aby komponenty (w tym części zamienne) i materiały były wykorzystywane w sposób zgodny z zamówieniami na usługi utrzymania i dokumentacją dostawcy; aby były składowane, obsługiwane i transportowane we właściwy sposób, jak określono w zamówieniach na usługi utrzymania i dokumentacji dostawcy, oraz zgodnie z właściwymi przepisami krajowymi i międzynarodowymi oraz z wymogami zawartymi we właściwych zamówieniach na usługi utrzymania,  f) aby odpowiednie i właściwe obiekty, wyposażenie i narzędzia były określone, wskazane, zapewnione, zarejestrowane i udostępniane, by świadczyć usługi utrzymania zgodnie z zamówieniami na usługi utrzymania i innymi specyfikacjami mającymi zastosowanie, z zapewnieniem bezpiecznego świadczenia usług utrzymania, ergonomii i ochrony zdrowia,  g) aby podmioty dysponowały procesami zapewniającymi, że sprzęt do pomiarów, wszystkie obiekty, elementy wyposażenia i narzędzia były właściwie stosowane, skalibrowane, zachowane i utrzymywane zgodnie z dokumentacją procesów; |  |
|  | 11. działania kontrolne – ustrukturyzowane podejście, które ma zapewnić:  — wycofywanie pojazdów z eksploatacji na czas ze względu na planowane, warunkowe lub naprawcze działania w zakresie utrzymania, lub gdy stwierdzi się wystąpienie defektów lub innych potrzeb,  — konieczne środki kontroli jakości,  — aby zadania w zakresie utrzymania były wykonywane zgodnie z zamówieniami na usługi utrzymania i aby wydawane były zaświadczenia o przywróceniu do eksploatacji obejmujące ewentualne ograniczenia użytkowania,  — aby ewentualne przypadki niezgodności podczas stosowania systemu zarządzania, które mogłyby skutkować wypadkami, incydentami, wypadkami, których uniknięto, lub innymi niebezpiecznymi zdarzeniami, były zgłaszane, badane i analizowane oraz aby niezbędne kroki zapobiegawcze były podejmowane zgodnie ze wspólną metodą oceny bezpieczeństwa dotyczącą monitorowania, o której mowa w art. 6 ust. 1 lit. c),  — okresowe audyty wewnętrzne i proces monitorowania zgodny ze wspólną metodą oceny bezpieczeństwa dotyczącą monitorowania, o której mowa w art. 6 ust. 1 lit. c). | | T | Art. 23j ust. 6 pkt 11 utk | 11) działania kontrolne – uporządkowane podejście, które ma zapewnić:  a) wycofywanie pojazdów z eksploatacji ze względu na planowane, warunkowe lub naprawcze działania w zakresie utrzymania, lub gdy stwierdzi się wystąpienie usterek lub innych potrzeb,  b) konieczne środki kontroli jakości,  c) wykonywaniezadań w zakresie utrzymania zgodnie z zamówieniami na usługi utrzymania i wydawanie dokumentów przywrócenia do eksploatacji obejmujących ewentualne ograniczenia użytkowania,  d) aby ewentualne przypadki niezgodności podczas stosowania systemu zarządzania, które mogłyby skutkować wypadkami, incydentami, wypadkami, których uniknięto, lub innymi niebezpiecznymi zdarzeniami, były zgłaszane, badane i analizowane oraz aby niezbędne działania zapobiegawcze były podejmowane zgodnie ze wspólną metodą oceny bezpieczeństwa dotyczącą monitorowania,  e) okresowe audyty wewnętrzne i proces monitorowania zgodny ze wspólną metodą oceny bezpieczeństwa dotyczącą monitorowania. |  |
| **Załącznik IV** | **Uchylona dyrektywa z wykazem kolejnych jej zmian. Terminy transpozycji do prawa krajowego** | | N | - | - | - |
| **Załącznik V** | **Tabela korelacji** | | N | - | - | - |

1) w wypadku projektu usuwającego naruszenie Komisji należy wpisać nr naruszenia, zaś w wypadku wykonywania orzeczeń Trybunału Sprawiedliwości (czy to w trybie prejudycjalnym czy skargowym) należy podać datę wyroku i sygnaturę sprawy

2) tabelę zbieżności dla przepisów Unii Europejskiej można wygenerować przy pomocy systemu e-step ([www.e-step.pl/urzednik](http://www.e-step.pl/urzednik)). W wypadku konieczności dodania uzasadnienia dla przekroczenia minimum europejskiego należy dodać odpowiednią kolumnę

3) w tej części należy wskazać przepisy dyrektywy, decyzji ramowej, przepisy prawa UE, których naruszeniewskazała Komisja lub których wykładni dokonał Trybunał Sprawiedliwości

4) w tej części należy wskazać wszystkie przepisy projektu aktu prawnego, które nie zostały wymienione w pierwszej części tabeli. Ze względu na konieczność ograniczenia projektów implementujących prawo UE do przepisów wyłącznie i ściśle dostosowawczych przepisy wykraczające poza ten zakres powinny mieć charakter wyjątkowy i być opatrzone uzasadnieniem konieczności ich wprowadzenia .

(\*) jeżeli do wdrożenia danego przepisu UE potrzebne jest oprócz przepisu przenoszącego treść, także wprowadzenie przepisów zapewniających stosowanie (np. przepisy proceduralne, przepisy karne itp.), w tabeli powinny znaleźć się wszystkie te przepisy wraz z oznaczeniem ich jednostek redakcyjnych

(\*\*) w wypadku wprowadzenia przepisów, które przekraczają minimum ustanowione przepisami UE (o ile jest to dopuszczalne) konieczne jest uzasadnienie zastosowania takiej normy

**Używane skróty:**

|  |  |
| --- | --- |
| **ustawa o TK** | ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2019 r. poz. 710, z późn. zm.) |
| **Kpa** | ustawa z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2018 r. poz. 2096, z późn. zm.) |