

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY I BUDOWNICTWA¹⁾

z dnia 2017 r.

w sprawie interoperacyjności systemu kolei²⁾

Na podstawie art. 25ta ust. 1 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2016 r. poz. 1727, z późn. zm.³⁾) zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa:

- 1) wykaz składników interoperacyjności dla podsystemów;
- 2) zasadnicze wymagania dotyczące interoperacyjności systemu kolei dla podsystemów i składników interoperacyjności;
- 3) warunki przeprowadzania weryfikacji WE podsystemu;
- 4) warunki wydawania i aktualizowania deklaracji weryfikacji WE podsystemu;
- 5) treść deklaracji weryfikacji WE podsystemu i pośredniej deklaracji weryfikacji WE podsystemu oraz zakres dokumentacji technicznej załączanej do tych deklaracji;
- 6) procedury weryfikacji pojazdów kolejowych niezgodnych z technicznymi specyfikacjami interoperacyjności, zwanymi dalej „TSI”, oraz treść deklaracji weryfikacji pojazdu kolejowego niezgodnego z TSI;
- 7) treść deklaracji WE zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności;
- 8) wykaz parametrów pojazdu kolejowego do skontrolowania w celu dopuszczenia do eksploatacji pojazdów kolejowych niezgodnych z TSI;
- 9) wykaz podmiotów uprawnionych do przeprowadzania badań niezbędnych do dopuszczenia do eksploatacji pojazdów kolejowych niezgodnych z TSI.

§ 2. Użyte w rozporządzeniu określenia oznaczają:

¹⁾ Minister Infrastruktury i Budownictwa kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 3 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 17 listopada 2015 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury i Budownictwa (Dz. U. poz. 1907 i 2094).

²⁾ Niniejsze rozporządzenie w zakresie swej regulacji dokonuje wdrożenia dyrektywy 2008/57/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 17 czerwca 2008 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie (Dz. Urz. UE L 191 z 18.07.2008, str. 1, z późn. zm.).

³⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2016 r. poz. 1823, 1920, 1923, 1948 i 2138 oraz z 2017 r. poz. 60.

- 1) ustawa – ustawę z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym;
- 2) wnioskodawca – zarządcę infrastruktury, przewoźnika kolejowego, dysponenta, producenta albo jego upoważnionego przedstawiciela mającego siedzibę na terytorium państwa członkowskiego Unii Europejskiej, wykonawcę modernizacji, inwestora, podmiot zamawiający albo importera, który występuje do jednostki notyfikowanej, a w przypadku pojazdów kolejowych niezgodnych z TSI – do podmiotu uprawnionego, z wnioskiem o przeprowadzenie procedury weryfikacji podsystemu;
- 3) pojazd kolejowy niezgodny z TSI – pojazd kolejowy nieujęty we właściwej TSI lub niespełniający w całości albo w części wymagań określonych we właściwych TSI, lub objęty odstępstwami od obowiązku stosowania właściwych TSI;
- 4) wymiana w ramach utrzymania – wymiana części na inne części o identycznych albo lepszych funkcjach i osiągnięciach w ramach utrzymania prewencyjnego lub naprawczego;
- 5) parametry podstawowe – wymagania prawne, techniczne i eksploatacyjne, określone w TSI;
- 6) modyfikacja – wszelkie zmiany wprowadzane w dopuszczonym do eksploatacji podsystemie strukturalnym, objętym deklaracją weryfikacji WE podsystemu, do których należą:
 - a) zmiany wynikające z wymiany w ramach utrzymania oraz inne zmiany, które nie wiążą się z odstępstwem od zapisów dokumentacji technicznej dołączanej do deklaracji weryfikacji WE podsystemu,
 - b) zmiany inne niż wynikające z modernizacji lub odnowienia, które wiążą się z odstępstwem od zapisów dokumentacji technicznej dołączanej do deklaracji weryfikacji WE podsystemu, oraz nie mają żadnego wpływu na zasadnicze cechy konstrukcyjne podsystemu istotne dla zapewnienia zgodności podsystemu z parametrami podstawowymi,
 - c) zmiany inne niż wynikające z modernizacji lub odnowienia, które wiążą się z odstępstwem od zapisów dokumentacji technicznej dołączanej do deklaracji weryfikacji WE podsystemu, oraz mają wpływ na zasadnicze cechy konstrukcyjne podsystemu istotne dla zapewnienia zgodności podsystemu z parametrami podstawowymi.

§ 3. Wykaz składników interoperacyjności dla podsystemów określa załącznik nr 1 do rozporządzenia.

§ 4. Zasadnicze wymagania dotyczące interoperacyjności systemu kolei dla podsystemów i składników interoperacyjności określa załącznik nr 2 do rozporządzenia.

§ 5. 1. Wnioskodawca przekazuje jednostce notyfikowanej dokumentację techniczną niezbędną do przeprowadzenia procedur weryfikacji WE podsystemu strukturalnego określoną w decyzji Komisji 2010/713/UE z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie modułów procedur oceny zgodności, przydatności do stosowania i weryfikacji WE stosowanych w technicznych specyfikacjach interoperacyjności przyjętych na mocy dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE (Dz. Urz. UE L 319 z 04.12.2010, str. 1).

2. Jeżeli w skład podsystemu wchodzi budowle lub urządzenia ujęte w wykazie, o którym mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 22f ust. 14 pkt 2 ustawy, dokumentacja techniczna dotycząca tych budowli lub urządzeń obejmuje:

- 1) wykaz budowli lub urządzeń wchodzących w skład podsystemu;
- 2) kopie świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu budowli lub typu urządzeń;
- 3) kopie dokumentów, o których mowa w art. 22f ust. 8 pkt 1 albo 2 ustawy.

§ 6. 1. Jednostka notyfikowana, która przeprowadza procedurę weryfikacji WE podsystemu, potwierdza pośrednim certyfikatem weryfikacji WE podsystemu, że część podsystemu, dla której nie stosuje się TSI, spełnia zasadnicze wymagania poprzez zastosowanie krajowych specyfikacji technicznych i dokumentów normalizacyjnych, o których mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 25t ustawy.

2. Na podstawie pośredniego certyfikatu weryfikacji WE podsystemu wnioskodawca wystawia deklarację spełnienia przez część podsystemu, dla której nie stosuje się TSI, zasadniczych wymagań poprzez zastosowanie krajowych specyfikacji technicznych i dokumentów normalizacyjnych, o których mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 25t ustawy.

§ 7. 1. W ramach procedury weryfikacji WE podsystemu jednostka notyfikowana monitoruje przez cały okres produkcji podsystemu spełnianie przez ten podsystem wymagań określonych w dokumentacji technicznej, o której mowa w § 8 ust. 2.

2. Wnioskodawca zapewnia jednostce notyfikowanej dostęp do:

- 1) placów budowy, warsztatów produkcyjnych, przestrzeni składowania oraz w stosownych przypadkach do urządzeń produkcyjnych lub testujących oraz do wszelkich innych pomieszczeń, jakie jednostka notyfikowana uzna za konieczne do wykonania swych zadań;

2) dokumentów koniecznych do przeprowadzenia monitorowania, w szczególności harmonogramów budowy lub modernizacji podsystemu oraz do dokumentacji technicznej dotyczącej danego podsystemu.

3. Jednostka notyfikowana potwierdzająca zgodność z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności systemu kolei przeprowadza okresowe audyty oraz po każdym przeprowadzonym audycie przekazuje sprawozdanie audytowe podmiotom odpowiedzialnym za wdrażanie podsystemu lub składnika interoperacyjności.

4. Jednostka notyfikowana może:

- 1) zażądać swej obecności na niektórych etapach budowy podsystemu;
- 2) złożyć niezapowiedzianą wizytę na placu budowy lub w warsztacie produkcyjnym, podczas której może przeprowadzić pełny albo częściowy audyt, oraz dostarczyć podmiotom odpowiedzialnym za wdrożenie podsystemu lub składnika interoperacyjności sprawozdanie z wizyty oraz, w przypadku przeprowadzenia audytu – sprawozdanie z audytu;
- 3) monitorować podsystem, w którym zamontowano składnik interoperacyjności, aby ocenić – jeżeli wymaga tego właściwa TSI – jego przydatność do stosowania w systemie kolei.

5. Dokumentacja przebiegu weryfikacji WE podsystemu jest sporządzana przez jednostkę notyfikowaną w zakresie właściwym dla wykonanych przez nią czynności i jest przekazywana wnioskodawcy jako potwierdzenie pośredniego certyfikatu weryfikacji WE podsystemu albo certyfikatu weryfikacji WE podsystemu.

6. Dokumentacja przebiegu weryfikacji WE podsystemu jest załączana do pośredniej deklaracji weryfikacji WE podsystemu albo deklaracji weryfikacji WE podsystemu, którą wnioskodawca składa do Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego w przypadku, o którym mowa w art. 25e ust. 2 ustawy.

7. Dokumentacja przebiegu weryfikacji WE podsystemu przekazywana jest przez wnioskodawcę Prezesowi Urzędu Transportu Kolejowego w postaci dokumentu elektronicznego, w rozumieniu art. 3 pkt 2 ustawy z dnia 17 lutego 2005 r. o informatyzacji działalności podmiotów realizujących zadania publiczne (Dz. U. z 2014 r. poz. 1114 oraz z 2016 r. poz. 352 i 1579), pozbawionego możliwości jego modyfikacji.

8. Wnioskodawca przechowuje dokumentację przebiegu weryfikacji WE podsystemu przez cały okres eksploatacji podsystemu. Kopia tej dokumentacji jest udostępniana na

żądanie krajowego organu do spraw bezpieczeństwa z innego państwa członkowskiego Unii Europejskiej.

§ 8. 1. Deklaracja weryfikacji WE podsystemu infrastruktura, energia, sterowanie – urządzenia przytorowe, sterowanie – urządzenia pokładowe i tabor dla pojazdów zgodnych z TSI powinna zawierać:

- 1) odniesienie do dyrektywy, TSI oraz właściwych przepisów krajowych, z którymi podsystem jest zgodny;
- 2) odniesienie do TSI lub ich części, zgodność z którymi nie została zbadana podczas procedury weryfikacji WE, oraz do przepisów krajowych, które zostały zastosowane w przypadku odstępstwa, częściowego stosowania TSI w odniesieniu do modernizacji lub odnowienia, okresu przejściowego dla TSI lub szczególnego przypadku;
- 3) nazwę i adres podmiotu wystawiającego deklarację weryfikacji WE podsystemu, a w przypadku gdy jest to inny podmiot niż producent – także firmę i adres producenta;
- 4) ogólny opis podsystemu;
- 5) nazwy i adresy oraz numery identyfikacyjne jednostek notyfikowanych, które przeprowadziły procedurę weryfikacji WE podsystemu z zasadniczymi wymaganiami;
- 6) nazwy i adresy oraz numery identyfikacyjne jednostek notyfikowanych, które przeprowadziły ocenę zgodności z innymi przepisami Unii Europejskiej, o ile była ona wymagana;
- 7) nazwy i adresy jednostek notyfikowanych, które dokonały potwierdzenia, o którym mowa w § 6 ust. 1;
- 8) nazwy i adresy jednostek oceniających, które sporządziły raporty w sprawie oceny bezpieczeństwa, w przypadkach wymaganych przepisami Unii Europejskiej dotyczącymi wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w zakresie wyceny i oceny ryzyka;
- 9) odniesienie do dokumentów zawartych w dokumentacji technicznej związanej z przeprowadzoną weryfikacją WE podsystemu;
- 10) informacje o stałych lub czasowych warunkach, które powinien spełniać podsystem, w tym o ewentualnych ograniczeniach jego eksploatacji;
- 11) termin ważności deklaracji weryfikacji WE podsystemu, jeżeli została wydana na czas określony;
- 12) imię i nazwisko oraz podpis osoby upoważnionej do składania podpisu w imieniu podmiotu wystawiającego deklarację weryfikacji WE podsystemu;

13) datę wystawienia deklaracji weryfikacji WE podsystemu.

2. Dokumentacja techniczna dołączana do deklaracji weryfikacji WE podsystemu obejmuje:

- 1) dokumenty określające cechy charakterystyczne podsystemu, w szczególności odpowiednio: ogólne i szczegółowe rysunki wykonawcze, schematy elektryczne i hydrauliczne, schematy obwodów sterowania, opisy systemów przetwarzania danych i automatyki o stopniu szczegółowości wystarczającym do udokumentowania przeprowadzonej weryfikacji WE podsystemu, instrukcje obsługi i utrzymania;
- 2) wykaz składników interoperacyjności zawartych w podsystemie;
- 3) kopie deklaracji WE zgodności lub przydatności do stosowania składników interoperacyjności, o których mowa w pkt 2, oraz kopie protokołów z przeprowadzonych, przez jednostki notyfikowane na podstawie specyfikacji europejskich, testów i badań;
- 4) pośrednie certyfikaty weryfikacji WE podsystemu i pośrednie deklaracje weryfikacji WE podsystemu, o ile zostały wydane;
- 5) certyfikat weryfikacji WE podsystemu podpisany przez jednostkę notyfikowaną odpowiedzialną za przeprowadzenie procedury weryfikacji WE podsystemu wraz z dołączonymi zapisami obliczeniowymi oraz sprawozdaniami z przeprowadzonych wizyt i audytów;
- 6) inne certyfikaty weryfikacji wydane zgodnie z odpowiednimi przepisami;
- 7) raport w sprawie oceny bezpieczeństwa wydany przez jednostkę oceniającą w przypadkach określonych w przepisach Unii Europejskiej dotyczących wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w zakresie wyceny i oceny ryzyka;
- 8) opis części podsystemu, dla której nie stosuje się TSI, wraz z dokumentacją techniczną, o której mowa w § 5 ust. 2, w przypadku gdy w skład podsystemu wchodzi budowle i urządzenia ujęte w wykazie, o którym mowa przepisach wydanych na podstawie art. 22f ust. 14 pkt 2 ustawy.

3. Pośrednia deklaracja weryfikacji WE podsystemu wydawana dla całości albo części podsystemu na etapie jego projektowania lub budowy zawiera informacje, o których mowa w ust. 1.

4. Dokumentacja techniczna dołączana do pośredniej deklaracji weryfikacji WE podsystemu obejmuje elementy, o których mowa w ust. 2 pkt 1 i 2, dotyczące całości albo części podsystemu na etapie jego projektowania lub budowy.

5. Deklaracja weryfikacji WE podsystemu, pośrednia deklaracja weryfikacji WE podsystemu oraz dokumentacja techniczna, o której mowa w ust. 2 i 4, powinny być sporządzone w języku polskim.

§ 9. 1. Procedury weryfikacji pojazdów kolejowych niezgodnych z TSI określa załącznik nr 3 do rozporządzenia.

2. Deklaracja weryfikacji pojazdów kolejowych niezgodnych z TSI powinna zawierać:

- 1) wskazanie przepisów krajowych, z którymi zgodność została sprawdzona;
- 2) nazwę i adres podmiotu wystawiającego deklarację weryfikacji pojazdu kolejowego niezgodnego z TSI, a w przypadku gdy jest to inny podmiot niż producent lub wykonawca modernizacji – także firmę i adres producenta lub wykonawcy modernizacji;
- 3) ogólny opis podsystemu;
- 4) nazwę i adres podmiotu uprawnionego, który przeprowadził procedury weryfikacji pojazdu kolejowego niezgodnego z TSI z przepisami krajowymi;
- 5) nazwę i adres jednostki oceniającej, która sporządziła raport w sprawie oceny bezpieczeństwa, o ile został sporządzony w toku weryfikacji pojazdu kolejowego niezgodnego z TSI;
- 6) odniesienie do dokumentów zawartych w dokumentacji technicznej związanej z przeprowadzoną weryfikacją;
- 7) informacje o stałych lub czasowych warunkach, które powinien spełniać podsystem, w tym o ewentualnych ograniczeniach jego eksploatacji;
- 8) termin ważności deklaracji weryfikacji pojazdu kolejowego niezgodnego z TSI, jeżeli została wydana na czas określony;
- 9) imię i nazwisko oraz podpis osoby upoważnionej do składania podpisu w imieniu podmiotu wystawiającego deklarację weryfikacji pojazdu kolejowego niezgodnego z TSI;
- 10) datę wystawienia deklaracji weryfikacji pojazdu kolejowego niezgodnego z TSI.

§ 10. 1. W przypadku modyfikacji, o których mowa w § 2 pkt 6 lit. b i c, producent albo jego upoważniony przedstawiciel mający siedzibę na terytorium państwa członkowskiego Unii Europejskiej, podmiot zamawiający, importer, inwestor, dysponent, zarządca infrastruktury albo przewoźnik kolejowy:

- 1) wykazuje, czy modyfikacja wpływa na zasadnicze cechy konstrukcyjne podsystemu, które są istotne dla zgodności z parametrami podstawowymi;
- 2) w przypadku stwierdzenia wpływu, o którym mowa w pkt 1, ocenia, czy modyfikacja spełnia przesłanki uznania jej za modernizację lub odnowienie;
- 3) rozstrzyga w oparciu o ustalenia, o których mowa w pkt 1 i 2, czy wymagane jest zaangażowanie jednostki notyfikowanej w celu przeprowadzenia weryfikacji WE podsystemu, w zakresie wprowadzanej modyfikacji.

2. W przypadku gdy modyfikacja nie wpływa na zasadnicze cechy konstrukcyjne, o których mowa w ust. 1 pkt 1, producent albo jego upoważniony przedstawiciel mający siedzibę na terytorium państwa członkowskiego Unii Europejskiej, podmiot zamawiający, wykonawca modernizacji, importer, inwestor, dysponent, zarządca infrastruktury albo przewoźnik kolejowy dokonuje aktualizacji odniesień do dokumentów zawartych w dokumentacji technicznej towarzyszącej deklaracji weryfikacji WE podsystemu, w formie aneksu do deklaracji weryfikacji WE podsystemu.

3. W przypadku gdy modyfikacja wpływa na zasadnicze cechy konstrukcyjne, o których mowa w ust. 1 pkt 1:

- 1) producent albo jego upoważniony przedstawiciel mający siedzibę na terytorium państwa członkowskiego Unii Europejskiej, podmiot zamawiający, wykonawca modernizacji, importer, inwestor, dysponent, zarządca infrastruktury albo przewoźnik kolejowy sporządza uzupełniającą deklarację weryfikacji WE podsystemu w odniesieniu do tych parametrów podstawowych, których dotyczy modyfikacja;
- 2) do uzupełniającej deklaracji weryfikacji WE podsystemu stosuje się odpowiednio przepisy § 8 ust. 1 oraz załącza się wykaz dokumentów z pierwotnej dokumentacji technicznej dołączonej do pierwotnej deklaracji weryfikacji WE podsystemu, które straciły ważność;
- 3) do dokumentacji technicznej dołączanej do uzupełniającej deklaracji weryfikacji WE podsystemu załącza się uzasadnienie wykazujące, że wpływ modyfikacji ogranicza się do parametrów podstawowych, o których mowa w pkt 1;
- 4) pierwotna deklaracja weryfikacji WE zachowuje ważność w odniesieniu do parametrów podstawowych, których modyfikacja nie dotyczy.

4. Przepis ust. 3 stosuje się również do podsystemu objętego deklaracją weryfikacji WE poddawanego:

- 1) modernizacji, dla której nie jest wymagane uzyskanie zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji, lub
- 2) odnowieniu.

5. Producent albo jego upoważniony przedstawiciel mający siedzibę na terytorium państwa członkowskiego Unii Europejskiej, podmiot zamawiający, wykonawca modernizacji, importer, inwestor, dysponent, zarządca infrastruktury albo przewoźnik kolejowy może wydać uzupełniającą deklarację weryfikacji WE podsystemu w przypadku przeprowadzenia dodatkowych weryfikacji podsystemu, w szczególności gdy takie dodatkowe weryfikacje są niezbędne dla celów dodatkowego zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji w innym państwie członkowskim Unii Europejskiej. Zakres uzupełniającej deklaracji weryfikacji WE podsystemu ogranicza się do zakresu dodatkowych weryfikacji.

§ 11. 1. Deklaracja WE zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności powinna zawierać:

- 1) odniesienie do dyrektywy, z którą składnik interoperacyjności jest zgodny;
- 2) nazwę i adres podmiotu wystawiającego deklarację WE zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności, a w przypadku gdy jest to inny podmiot niż producent – to także nazwę i adres producenta;
- 3) nazwę i typ lub rodzaj składnika interoperacyjności;
- 4) opis modułów zastosowanych przy dokonywaniu oceny zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności z zasadniczymi wymaganiami;
- 5) opis składnika interoperacyjności oraz warunki jego eksploatacji;
- 6) nazwy i adresy jednostek notyfikowanych, które uczestniczyły w procedurze oceny zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności z zasadniczymi wymaganiami – o ile wymagał tego zastosowany moduł;
- 7) wskazanie zastosowanych specyfikacji europejskich w przypadku ich zastosowania;
- 8) wskazanie okresu, na jaki został wydany certyfikat zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności, a w przypadku gdy certyfikat został wydany na czas określony lub warunkowo – wskazanie warunków jego wydania;
- 9) imię i nazwisko oraz podpis osoby upoważnionej do składania podpisu w imieniu podmiotu wystawiającego deklarację WE zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności;
- 10) datę wystawienia deklaracji WE zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności.

2. Deklaracja WE zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności powinna być sporządzona w języku polskim oraz w języku wskazanym przez podmiot, który poddał składnik interoperacyjności ocenie zgodności z zasadniczymi wymaganiami.

§ 12. Wykaz parametrów pojazdu kolejowego do skontrolowania w celu dopuszczenia do eksploatacji pojazdów kolejowych niezgodnych z TSI określa załącznik nr 4 do rozporządzenia.

§ 13. 1. Na wniosek podmiotu ubiegającego się o wydanie zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji pojazdu kolejowego niezgodnego z TSI wykaz parametrów określonych w załączniku nr 4 do rozporządzenia może zostać ograniczony przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, gdy spełnione zostaną łącznie następujące warunki:

- 1) modernizowany typ pojazdu kolejowego posiada świadectwo dopuszczenia do eksploatacji typu, zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji, lub inny dokument potwierdzający dopuszczenie do eksploatacji w innym państwie członkowskim Unii Europejskiej lub w ruchu międzynarodowym;
- 2) możliwość ograniczenia zakresu parametrów została wykazana przez podmiot ubiegający się o wydanie zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji pojazdu kolejowego niezgodnego z TSI w ramach procesu oceny ryzyka przeprowadzonego zgodnie z przepisami Komisji Europejskiej dotyczącymi wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w zakresie wyceny i oceny ryzyka;
- 3) podmiot uprawniony pozytywnie zaopiniował możliwość ograniczenia zakresu parametrów koniecznych do skontrolowania i określił ich wymagany zakres.

2. Zakres ograniczenia, o którym mowa w ust. 1, nie może obejmować parametrów odnoszących się do tych elementów typu pojazdu kolejowego, które zostały poddane modernizacji, i układów, na które modernizacja ma bezpośredni wpływ.

§ 14. W przypadku pojazdu kolejowego niezgodnego z TSI, przystosowanego do poruszania się po torach kolejowych i drogach publicznych (pojazdu szynowo-drogowego), wymagany zakres parametrów koniecznych do skontrolowania obejmuje wyłącznie pkt 1-4, 7, 11 i 13 załącznika nr 4 do rozporządzenia.

§ 15. Wykaz podmiotów uprawnionych do przeprowadzania badań niezbędnych do dopuszczenia do eksploatacji pojazdów kolejowych niezgodnych z TSI określa załącznik nr 5 do rozporządzenia.

§ 16. Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem 20 kwietnia 2017 r.⁴⁾

**MINISTER INFRASTRUKTURY
I BUDOWNICTWA**

⁴⁾ Niniejsze rozporządzenie było poprzedzone rozporządzeniem Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 25 lutego 2016 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei (Dz. U. poz. 254), które w następstwie art. 131 ust. 3 ustawy z dnia 13 kwietnia 2016 r. o systemach oceny zgodności i nadzoru rynku (Dz. U. poz. 542, z późn. zm.) traci moc z dniem 20 kwietnia 2017 r.

Załącznik nr 1

WYKAZ SKŁADNIKÓW INTEROPERACYJNOŚCI DLA PODSYSTEMÓW

I. Użyte w załączniku określenia oznaczają:

1. ERTMS – europejski system zarządzania ruchem kolejowym obejmujący systemy ERTMS/ETCS i ERTMS/GSM-R;
2. ERTMS/ETCS – system umożliwiający kontrolę prowadzenia pociągu przez maszynistę;
3. ERTMS/GSM-R – przeznaczony dla kolei, cyfrowy, naziemny, system łączności radiowej zapewniający łączność głosową pomiędzy pracownikami zatrudnionymi na stanowiskach związanych z prowadzeniem ruchu kolejowego a pracownikami zatrudnionymi przy obsłudze pociągów oraz umożliwiający przesyłanie danych związanych z zarządzaniem ruchem kolejowym;
4. STM – specyficzny moduł transmisyjny pośredniczący między urządzeniami pokładowymi ERTMS/ETCS a:
 - a) eksploatowanym na polskich liniach kolejowych systemem bezpiecznej kontroli jazdy pociągu, należącym do klasy systemów automatycznego ostrzegania, jakim jest system Samoczynnego Hamowania Pociągu, oraz
 - b) wykorzystywaną na polskich liniach kolejowych funkcją hamowania obszarowego, jaką jest funkcja „radiostop”.

II. Składniki interoperacyjności dla systemu kolei:

1. Podsystem infrastruktura:
 - 1.1. szyny,
 - 1.2. systemy przytwierdzeń,
 - 1.3. podkłady.
2. Podsystem infrastruktura w aspekcie „Osoby o ograniczonej możliwości poruszania się”:
 - 2.1. wyświetlacze,
 - 2.2. podjazdy peronowe,
 - 2.3. podnośniki peronowe.

3. Podsystem energia: sieć trakcyjna.
4. Podsystem sterowanie:
 - 4.1. należące do podsystemu sterowanie – urządzenia pokładowe:
 - 4.1.1. pokładowy ERTMS/ETCS,
 - 4.1.2. urządzenia odometryczne,
 - 4.1.3. interfejs zewnętrznego STM,
 - 4.1.4. radiotelefon kabinowy ERTMS/GSM-R,
 - 4.1.5. radio GSM-R na potrzeby transmisji danych ERTMS/ETCS,
 - 4.1.6. karta SIM ERTMS/GSM-R;
 - 4.2. należące do podsystemu sterowanie – urządzenia przytorowe:
 - 4.2.1. Centrum Sterowania Radiowego (RBC),
 - 4.2.2. urządzenie do radiowego przesyłania informacji uaktualniających,
 - 4.2.3. eurobalisa,
 - 4.2.4. europętla,
 - 4.2.5. koder do eurobalisy,
 - 4.2.6. koder do europętli.
5. Podsystem tabor:
 - 5.1. dla lokomotyw i taboru pasażerskiego:
 - 5.1.1. samoczynny centralny zderzak-sprzęg,
 - 5.1.2. ręczny sprzęg końcowy,
 - 5.1.3. sprzęgi ratunkowe,
 - 5.1.4. koła,
 - 5.1.5. zabezpieczenie przed poślizgiem kół (WSP),
 - 5.1.6. światła czołowe,
 - 5.1.7. światła sygnałowe,
 - 5.1.8. światła końca pociągu,
 - 5.1.9. sygnały dźwiękowe,
 - 5.1.10. pantograf,
 - 5.1.11. nakładki stykowe,
 - 5.1.12. wyłącznik główny,
 - 5.1.13. fotel maszynisty,
 - 5.1.14. przyłączenie systemu opróżniania toalet,
 - 5.1.15. przyłącze wlotowe do napełniania zbiorników wody;

5.2. dla wagonów towarowych:

- 5.2.1. układ biegowy,
- 5.2.2. zestaw kołowy,
- 5.2.3. koło,
- 5.2.4. oś,
- 5.2.5. oznaczenie sygnałowe końca pociągu;

5.3. dla taboru pasażerskiego w aspekcie „Osoby o ograniczonej możliwości poruszania się”:

- 5.3.1. interfejs urządzenia sterującego drzwiami,
- 5.3.2. toaleta standardowa,
- 5.3.3. toaleta uniwersalna,
- 5.3.4. przewijak dla dzieci,
- 5.3.5. interfejs urządzenia do wzywania pomocy,
- 5.3.6. wyświetlacze wewnętrzne i zewnętrzne,
- 5.3.7. urządzenia wspomagające wsiadanie: ruchome stopnie i ruchome platformy,
- 5.3.8. urządzenia wspomagające wsiadanie: rampy do wsiadania,
- 5.3.9. urządzenia wspomagające wsiadanie: podnośniki pokładowe.

ZASADNICZE WYMAGANIA DOTYCZĄCE INTEROPERACYJNOŚCI SYSTEMU
KOLEI DLA PODSYSTEMÓW I SKŁADNIKÓW INTEROPERACYJNOŚCI

1. Wymagania ogólne

1.1. Bezpieczeństwo:

- 1.1.1. Części składowe systemu kolei, mające wpływ na bezpieczeństwo funkcjonowania systemu, w tym szczególnie związane z ruchem kolejowym, powinny być projektowane, konstruowane, wytwarzane, montowane, budowane, utrzymywane i monitorowane w sposób zapewniający bezpieczeństwo funkcjonowania systemu kolei, w tym w przypadkach zaburzeń tego funkcjonowania.
- 1.1.2. Parametry dotyczące oddziaływania „tor-pojazd” powinny zapewniać stabilność pociągu gwarantującą jego bezpieczną jazdę z maksymalną dozwoloną prędkością oraz spełniać wymagania oddziaływania taboru na podsystem infrastruktura. Parametry układu hamulcowego powinny zagwarantować zatrzymanie pociągu na danej drodze hamowania przy maksymalnej dozwolonej prędkości na danym odcinku linii kolejowej.
- 1.1.3. Części składowe systemu kolei powinny być projektowane, konstruowane, wytwarzane, montowane i budowane w taki sposób, aby:
 - 1.1.3.1. wytrzymały normalne lub wyjątkowe obciążenia, którym będą poddawane podczas ich eksploatacji,
 - 1.1.3.2. minimalizowały skutki awarii mających wpływ na poziom bezpieczeństwa funkcjonowania systemu.
- 1.1.4. Części składowe systemu kolei uważa się za spełniające warunki bezpieczeństwa funkcjonowania systemu kolei opisane w pkt 1.1.1-1.1.3, w przypadku gdy:
 - 1.1.4.1. w procesie projektowania, konstruowania, wytwarzania, montowania, budowy, utrzymywania i monitorowania części składowych systemu kolei stosowano parametry jakościowe oraz środki ostrożności opisane we właściwych specyfikacjach europejskich w zakresie co najmniej równym minimalnym parametrom jakościowym oraz minimalnym sugerowanym środkiem ostrożności

lub nieprzekraczającym maksymalnym parametrom jakościowym oraz maksymalnym sugerowanym środkiem ostrożności,

- 1.1.4.2. są one projektowane, konstruowane, wytwarzane, montowane, budowane, utrzymywane i monitorowane z zastosowaniem odpowiednich regulacji znajdujących się w wykazie właściwych krajowych specyfikacji technicznych i dokumentów normalizacyjnych, których zastosowanie umożliwi spełnienie zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności systemu kolei zawartych w przepisach wydanych na podstawie art. 25t ustawy.
 - 1.1.5. Konstrukcja pojazdów kolejowych oraz budowli i urządzeń wchodzących w skład linii kolejowych systemu kolei, jak i rodzaj stosowanych w nich materiałów powinny w przypadku pożaru ograniczać powstawanie i rozprzestrzenianie się ognia i dymu oraz skutki ich działania.
 - 1.1.6. Urządzenia obsługiwane przez pracowników kolejowych lub pasażerów powinny być zaprojektowane w taki sposób, aby w dających się przewidzieć przypadkach ich użycie, w sposób zgodny z instrukcjami obsługi, nie zagrażało zdrowiu ani nie zmniejszało poziomu ogólnego bezpieczeństwa.
- 1.2. Niezawodność i bezpieczeństwo: części składowe systemu kolei związane z ruchem pociągów powinny być monitorowane i utrzymywane w sposób zapewniający ich prawidłową eksploatację w projektowanych warunkach.
- 1.3. Zdrowie:
- 1.3.1. w pojazdach kolejowych oraz infrastrukturze kolejowej nie wolno używać materiałów mogących, z powodu sposobu ich użycia, stanowić zagrożenie dla zdrowia osób mających do nich dostęp.
 - 1.3.2. materiały stosowane w pojazdach kolejowych i infrastrukturze kolejowej powinny być wybierane i wykorzystywane w sposób zapewniający ograniczenie, zwłaszcza w przypadku pożaru, emisji szkodliwych i niebezpiecznych oparów lub gazów, w tym produktów termicznego rozkładu i spalania.
- 1.4. Ochrona środowiska naturalnego:
- 1.4.1. system kolei powinien być projektowany zgodnie z przepisami o ochronie środowiska w sposób uwzględniający skutki oddziaływania na środowisko naturalne, wynikające z jego lokalizacji i eksploatacji.

- 1.4.2. materiały stosowane do budowy i utrzymania elementów systemu kolei nie powinny emitować oparów lub gazów oraz produktów termicznego rozkładu i spalania szkodliwych lub niebezpiecznych dla środowiska, zwłaszcza w przypadku pożaru,
 - 1.4.3. pojazdy kolejowe i urządzenia zapewniające ich zasilanie z sieci elektroenergetycznej powinny być zaprojektowane i wytworzone w taki sposób, aby zapewniały kompatybilność elektromagnetyczną z urządzeniami, instalacjami lub sieciami, których funkcjonowanie mogłyby zakłócać,
 - 1.4.4. system kolei powinien być tak zaprojektowany i powinien funkcjonować w taki sposób, aby:
 - 1.4.4.1. na terenach podlegających ochronie akustycznej, zlokalizowanych w obszarach sąsiadujących z infrastrukturą kolejową, spełnione zostały wymagania ochrony przed hałasem w środowisku,
 - 1.4.4.2. nie powodować wytwarzania niedopuszczalnego poziomu hałasu w kabinie maszynisty.
 - 1.4.5. funkcjonowanie systemu kolei nie może powodować osiągnięcia niedopuszczalnego poziomu drgania gruntu w odniesieniu do działań i obszarów położonych w pobliżu infrastruktury kolejowej i będących w normalnym stanie utrzymania.
- 1.5. Zgodność techniczna:
- 1.5.1. charakterystyki urządzeń stacjonarnych stosowanych w infrastrukturze kolejowej wchodzącej w skład systemu kolei powinny zapewniać wzajemną zgodność techniczną tych urządzeń,
 - 1.5.2. parametry techniczne pojazdów kolejowych powinny być zgodne z parametrami technicznymi urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego stosowanych w infrastrukturze kolejowej,
 - 1.5.3. w przypadkach tych części systemu kolei, dla których trudno uzyskać zgodność, dopuszcza się stosowanie rozwiązań tymczasowych, pozwalających docelowo uzyskać zgodność.
- 1.6. Dostępność:
- 1.6.1. Podsystemy infrastruktura i tabor powinny zapewniać dostępność dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej sprawności ruchowej w celu zapewnienia tym osobom dostępu na równych zasadach z innymi osobami za

pomocą zapobiegania powstawaniu barier lub ich usuwania oraz za pomocą wszelkich innych właściwych środków. Powyższe obejmuje działania na etapach: projektowania, budowy, odnawiania, modernizacji, utrzymania i eksploatacji odpowiednich ogólnodostępnych części podsystemu,

- 1.6.2. Podsystemy ruch kolejowy i aplikacje telematyczne dla przewozów pasażerskich powinny zapewniać niezbędne funkcjonalności w celu ułatwienia dostępu dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej sprawności ruchowej na równych zasadach z innymi osobami za pomocą zapobiegania powstawaniu barier lub ich usuwania oraz za pomocą innych właściwych środków.

2. Wymagania dla podsystemu infrastruktura

- 2.1. Infrastruktura kolejowa wchodząca w skład systemu kolei, do której mają dostęp pasażerowie, powinna być zaprojektowana i wykonana w taki sposób, aby ograniczała możliwość powstania zagrożenia dla ich zdrowia.
- 2.2. W podsystemie infrastruktura, w celu zapewnienia bezpieczeństwa ruchu kolejowego w systemie kolei, powinny być stosowane środki:
 - 2.2.1. zapobiegające niepożądanemu dostępowi do urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego oraz miejsc ich instalacji,
 - 2.2.2. ograniczające ryzyko narażenia pasażerów na niebezpieczeństwo na stacjach, przez które pociągi przejeżdżają bez zatrzymania.
- 2.3. Podsystem infrastruktura powinien być tak zaprojektowany i wybudowany, aby ograniczyć zagrożenia dla bezpieczeństwa osób, w tym związane z drogami dostępu, ewakuacji, peronami, nośnością elementów konstrukcji, możliwością wystąpienia pożaru. Długie tunele i wiadukty powinny być projektowane, budowane i eksploatowane z uwzględnieniem specyfikacji technicznych i dokumentów normalizacyjnych stosowanych w systemie kolei.
- 2.4. Ogólnodostępne części podsystemu infrastruktura powinny zapewniać dostępność dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej sprawności ruchowej zgodnie z pkt 1.6.1.

3. Wymagania dla podsystemu energia

- 3.1. Urządzenia i budowle przeznaczone do prowadzenia ruchu kolejowego, składniki interoperacyjności oraz inne obiekty wchodzące w skład podsystemu energia powinny być wykonane i utrzymane w taki sposób, aby ich funkcjonowanie w każdych warunkach

nie obniżało poziomu bezpieczeństwa osób, pojazdów kolejowych oraz elementów podsystemu sterowanie eksploatowanych w systemie kolei.

3.2. Wpływ funkcjonowania urządzeń i budowli przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego wchodzących w skład podsystemu energia na środowisko nie może przekraczać dopuszczalnych wartości określonych w przepisach o ochronie środowiska.

3.3. Urządzenia i budowle przeznaczone do prowadzenia ruchu kolejowego wchodzące w skład podsystemu strukturalnego o nazwie energia powinny:

3.3.1. umożliwiać pojazdom kolejowym osiągnięcie wymaganych parametrów pracy,

3.3.2. być kompatybilne z odbierakami prądu zamontowanymi na pojazdach kolejowych.

4. Wymagania dla podsystemu sterowanie

4.1. Urządzenia i budowle przeznaczone do prowadzenia ruchu kolejowego wchodzące w skład podsystemu sterowanie oraz procedury związane z prowadzeniem ruchu kolejowego powinny umożliwiać pociągom jazdę przy zachowaniu wymaganego poziomu bezpieczeństwa. Części składowe podsystemu zainstalowane w kabinie maszynisty powinny umożliwiać niezakłóconą jazdę pociągu, zgodnie z założonymi warunkami, w całym systemie kolei.

4.2. Urządzenia przeznaczone do prowadzenia ruchu kolejowego wchodzące w skład podsystemu sterowanie powinny być tak skonstruowane, aby w warunkach awaryjnych zapewniały bezpieczny przejazd pociągu, który otrzymał już zezwolenie na jazdę.

4.3. Po wprowadzeniu do użytkowania urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego wchodzących w skład podsystemu sterowanie, wprowadzane później części podsystemu o nazwie infrastruktura i nowy tabor powinny być dostosowane do jego wykorzystania.

5. Wymagania dla podsystemu tabor

5.1. W podsystemie tabor konstrukcja pojazdów kolejowych i połączeń między nimi powinna być zaprojektowana w taki sposób, aby chroniła pasażerów oraz przedziały pasażerskie i obsługi oraz kabinę maszynisty w czasie kolizji lub wykolejenia.

5.2. Tabor poruszający się w tunelach o długości ponad 1000 m powinien być projektowany, budowany i eksploatowany w sposób zapewniający spełnienie szczególnych warunków bezpieczeństwa z uwzględnieniem przepisów i norm wymaganych w systemie kolei.

5.3. Pojazdy kolejowe powinny być:

- 5.3.1. wyposażone w:
 - 5.3.1.1. systemy hamowania zapewniające charakterystykę hamowania oraz oddziaływania „tor-pojazd”, których parametry są zgodne z konstrukcją torów i obiektów inżynierskich oraz z systemami sygnalizacji,
 - 5.3.1.2. system awaryjnego oświetlenia o natężeniu i czasie działania zapewniający wymagany poziom bezpieczeństwa,
 - 5.3.1.3. wewnętrzny system nagłaśniający umożliwiający obsłudze pociągu i personelowi nadzoru ruchu przekazywanie informacji pasażerom,
 - 5.3.1.4. urządzenia rejestrujące parametry jazdy, uwzględniające harmonizację zbieranych i przetwarzanych danych;
- 5.3.2. projektowane, konstruowane, budowane i eksploatowane w taki sposób, aby:
 - 5.3.2.1. uniemożliwić dostęp osób nieuprawnionych do urządzeń i instalacji elektrycznych znajdujących się pod napięciem,
 - 5.3.2.2. w przypadku zagrożenia, za pomocą odpowiednich urządzeń, pasażerowie mieli możliwość powiadomienia o nim maszynisty lub innego pracownika zatrudnionego przy obsłudze tego pojazdu oraz pracownicy zatrudnieni przy obsłudze pojazdu mieli możliwość skontaktowania się z maszynistą,
 - 5.3.2.3. system otwierania i zamykania drzwi wejściowych zapewniał pasażerom bezpieczeństwo,
 - 5.3.2.4. były zapewnione odpowiednio oznakowane wyjścia awaryjne,
 - 5.3.2.5. zapewnione było spełnienie szczególnych warunków bezpieczeństwa w tunelach o długości przekraczającej 1000 m.
- 5.4. Urządzenia i instalacje elektryczne stanowiące wyposażenie pojazdów kolejowych nie powinny obniżać poziomu bezpieczeństwa i zakłócać funkcjonowania urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego.
- 5.5. W podsystemie tabor, konstrukcja istotnych dla bezpieczeństwa i eksploatacji elementów wyposażenia pojazdów kolejowych, układów jezdnych, napędowych i hamowania oraz system kontroli i sterowania pojazdem kolejowym powinny, w dających się przewidzieć sytuacjach awaryjnych, umożliwiać jazdę pociągu bez ujemnych skutków dla pozostałych elementów wyposażenia tych pojazdów.
- 5.6. Urządzenia i instalacje elektryczne wchodzące w skład podsystemu tabor powinny być zgodne technicznie z urządzeniami wchodzącymi w skład podsystemu strukturalnego sterowanie.

- 5.7. Charakterystyki odbieraków prądu zamontowanych na pojazdach trakcyjnych powinny umożliwiać im jazdę z wykorzystaniem systemów zasilania energią elektryczną, stosowanych w systemie kolei.
- 5.8. Charakterystyki pojazdów kolejowych powinny umożliwiać im jazdę na tych liniach kolejowych wchodzących w skład systemu kolei, na których jest przewidziana eksploatacja tych pojazdów, z uwzględnieniem warunków klimatycznych.
- 5.9. Ogólnodostępne części podsystemu tabor powinny zapewniać dostępność dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej sprawności ruchowej zgodnie z pkt 1.6.1.

6. Wymagania dla podsystemu utrzymanie

- 6.1. Urządzenia techniczne oraz procedury utrzymania stosowane w zakładach utrzymania taboru powinny zapewnić bezpieczne funkcjonowanie podsystemu utrzymanie oraz nie powinny:
 - 6.1.1. stanowić zagrożenia dla zdrowia oraz bezpieczeństwa personelu zakładów,
 - 6.1.2. przekraczać dopuszczalnych poziomów zanieczyszczeń lub natężeń innego rodzaju czynników uciążliwych dla środowiska.
- 6.2. Urządzenia wchodzące w skład podsystemu utrzymanie powinny zapewniać bezpieczeństwo, ochronę zdrowia i wygodę ich użycia przez personel zakładów utrzymania taboru przy obsłudze wszystkich typów pojazdów kolejowych w systemie kolei, dla których zostały one przeznaczone.
- 6.3. Instalacje związane z utrzymaniem pojazdów kolejowych powinny zapewniać funkcjonowanie gwarantujące obsługę bezpieczeństwo, zdrowie i łatwość obsługi pojazdów kolejowych, na potrzeby których zostały zaprojektowane.

7. Wymagania dla podsystemu ruch kolejowy

- 7.1. Zasady eksploatacji sieci kolejowej oraz kwalifikacje posiadane przez maszynistów i pozostały personel pokładowy, a także przez pracowników zatrudnionych przy zarządzaniu ruchem kolejowym, powinny, przy uwzględnieniu zróżnicowania warunków występujących w ruchu krajowym oraz na granicach państw, zapewniać bezpieczeństwo ruchu kolejowego i efektywność funkcjonowania systemu kolei.
- 7.2. Stosowane przez przewoźników kolejowych oraz zarządców infrastruktury zasady eksploatacji i utrzymania systemu kolei, w tym systemy zapewnienia jakości w zakładach utrzymania taboru oraz na stanowiskach zarządzania ruchem kolejowym, a także posiadane kwalifikacje i szkolenia odbyte przez zatrudniony tam personel, powinny

zapewniać wysoki poziom bezpieczeństwa funkcjonowania, niezawodność, dyspozycyjność i efektywność systemu kolei.

7.3. Zasady eksploatacji powinny przewidywać niezbędne funkcjonalności w celu zapewnienia możliwości dostępu dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej sprawności ruchowej.

8. Wymagania dla podsystemu aplikacje telematyczne dla przewozów pasażerskich i przewozów towarowych

8.1. Aplikacje telematyczne stosowane przez zarządców infrastruktury i przewoźników kolejowych powinny zapewnić jakość usług dotyczących przewozów pasażerskich i towarowych na minimalnym poziomie ustalonym dla systemu kolei, a w szczególności:

8.1.1. bazy danych, oprogramowanie komputerowe i protokoły komunikacyjne, wykorzystywane dla realizacji aplikacji telematycznych, powinny być tak zaprojektowane, aby zapewnić jak największe możliwości wymiany danych pomiędzy różnymi aplikacjami oraz różnymi operatorami systemów telematycznych;

8.1.2. aplikacje telematyczne powinny zapewnić łatwy dostęp do informacji ich użytkownikom;

8.1.3. sposób użycia, modyfikacji, zarządzania i utrzymania baz danych, oprogramowania komputerowego i protokoły komunikacyjne powinny zapewniać efektywność funkcjonowania i jakość systemów telematycznych na poziomie wymaganym w systemie kolei;

8.1.4. eksploatacja systemów telematycznych powinna odbywać się przy zapewnieniu warunków dotyczących ergonomii i ochrony zdrowia użytkowników, określonych odrębnymi przepisami;

8.1.5. powinien zostać zapewniony odpowiedni poziom uczciwości i niezawodności w zakresie gromadzenia i przekazywania informacji dotyczących bezpieczeństwa;

8.1.6. gromadzenie i przesyłanie danych powinno być prowadzone z uwzględnieniem różnicowania zawartości i struktury danych dotyczących bezpieczeństwa funkcjonowania systemu kolei;

8.1.7. aplikacje telematyczne dla przewozów pasażerskich powinny przewidywać niezbędne funkcjonalności w celu zapewnienia możliwości dostępu dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej sprawności ruchowej.

PROCEDURY WERYFIKACJI POJAZDÓW KOLEJOWYCH NIEZGODNYCH Z TSI

I. Warunki i tryb dokonywania weryfikacji

1. Wnioskodawca przed dopuszczeniem do eksploatacji pojazdu kolejowego niezgodnego z TSI powinien poddać go procedurze weryfikacji obejmującej łącznie:
 - 1.1. procedurę badania typu, o której mowa w pkt II.1, przeprowadzaną jednorazowo dla egzemplarza reprezentatywnego dla danego typu pojazdu kolejowego, do którego zaliczony został pojazd kolejowy niezgodny z TSI,
 - 1.2. wybraną przez siebie procedurę weryfikacji zgodności z typem, o której mowa w pkt II.2 albo pkt II.3.
2. Podmiot uprawniony dokonuje weryfikacji pojazdu kolejowego niezgodnego z TSI z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności systemu kolei przez sprawdzenie jego zgodności z wymaganiami określonymi w krajowych specyfikacjach technicznych i dokumentach normalizacyjnych, o których mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 25t ustawy.
3. Wnioskodawca zwraca się do podmiotu uprawnionego z wnioskiem o przeprowadzenie weryfikacji pojazdu kolejowego niezgodnego z TSI zgodnie z wybraną przez siebie procedurą weryfikacji zgodności z typem, określoną w pkt II.2 lub pkt II.3.
4. W przypadku gdy typ pojazdu kolejowego, do którego został zaliczony pojazd kolejowy niezgodny z TSI, poddawany weryfikacji nie posiada certyfikatu badania typu, przed przystąpieniem do weryfikacji zgodności z typem, o której mowa w pkt I.3, wnioskodawca zwraca się do podmiotu uprawnionego z wnioskiem o przeprowadzenie badania typu zgodnie z procedurą określoną w pkt II.1.
5. Po dokonaniu procedury weryfikacji pojazdu kolejowego niezgodnego z TSI, podmiot uprawniony potwierdza spełnianie zasadniczych wymagań przez ten pojazd, wydając certyfikat weryfikacji pojazdu kolejowego niezgodnego z TSI, na bazie którego wnioskodawca wystawia deklarację weryfikacji pojazdu kolejowego niezgodnego z TSI, którą załącza do wniosku o wydanie zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji, o którym mowa w art. 23b ust. 6 ustawy.

II. Procedury weryfikacji

1. Moduł B – Badanie typu

- 1.1. Badanie typu jest częścią procedury weryfikacji, przez którą podmiot uprawniony bada rozwiązanie techniczne pojazdu kolejowego niezgodnego z TSI oraz weryfikuje i poświadcza, że rozwiązanie to spełnia wymagania określone we właściwych krajowych specyfikacjach technicznych i dokumentach normalizacyjnych, o których mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 25t ustawy, mających do niego zastosowanie.
- 1.2. Badanie typu przeprowadza się przez:
 - 1.2.1. ocenę adekwatności rozwiązania technicznego pojazdu kolejowego niezgodnego z TSI poprzez zbadanie dokumentacji technicznej i dowodów potwierdzających, o których mowa w pkt 1.3, oraz
 - 1.2.2. badanie egzemplarza reprezentatywnego dla danego typu pojazdu kolejowego niezgodnego z TSI, zwanego dalej „typem”.
- 1.3. Pojazd kolejowy niezgodny z TSI może obejmować kilka wersji, pod warunkiem przedstawienia dowodów potwierdzających, że różnice między poszczególnymi wersjami nie mają wpływu na poziom bezpieczeństwa.
- 1.4. Wnioskodawca składa do wybranego przez siebie podmiotu uprawnionego wniosek o przeprowadzenie badania typu. Wniosek zawiera:
 - 1.4.1. nazwę i adres wnioskodawcy,
 - 1.4.2. pisemną deklarację, że taki sam wniosek nie został złożony do innego podmiotu uprawnionego,
 - 1.4.3. dokumentację techniczną, o której mowa w pkt 1.6.
- 1.5. Wnioskodawca oddaje pojazd kolejowy niezgodny z TSI do dyspozycji podmiotu uprawnionego. Podmiot uprawniony może żądać kolejnych egzemplarzy pojazdu kolejowego niezgodnego z TSI, jeżeli wymaga tego program badań.
- 1.6. Dokumentacja techniczna powinna umożliwiać ocenę zgodności części pojazdu kolejowego niezgodnej z TSI z wymaganiami określonymi we właściwych krajowych specyfikacjach technicznych i dokumentach normalizacyjnych, o których mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 25t ustawy, oraz obejmuje w zakresie niezbędnym do dokonania procedury badania typu projekt, produkcję i eksploatację pojazdu kolejowego niezgodnego z TSI. Dokumentacja techniczna zawiera następujące elementy:
 - 1.6.1. ogólny opis typu,

- 1.6.2. rysunki wykonawcze pojazdu niezgodnego z TSI oraz rysunki i schematy, w szczególności elementów, podzespołów oraz obwodów wraz z opisami wyjaśniającymi niezbędnymi do ich zrozumienia,
 - 1.6.3. wykaz właściwych krajowych specyfikacji technicznych i dokumentów normalizacyjnych, o których mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 25t ustawy, zastosowanych w całości albo częściowo oraz, w przypadku ich niestosowania, opis rozwiązań potwierdzający spełnienie zasadniczych wymagań określonych w załączniku nr 2 do rozporządzenia,
 - 1.6.4. wyniki, w szczególności obliczeń projektowych, lub wyniki przeprowadzonych badań,
 - 1.6.5. protokoły badań,
 - 1.6.6. informacje dotyczące badań i testów przewidzianych do przeprowadzenia podczas produkcji pojazdu kolejowego niezgodnego z TSI,
 - 1.6.7. informacje o procedurze gromadzenia danych umożliwiające ich odczytanie i ocenę, jeżeli informacje te nie są zgodne z TSI – w przypadku pojazdów kolejowych niezgodnych z TSI wyposażonych w rejestratory danych.
- 1.7. Podmiot uprawniony bada dokumentację techniczną w celu sprawdzenia, czy pojazd kolejowy niezgodny z TSI jest wykonany zgodnie z tą dokumentacją, oraz identyfikuje elementy zaprojektowane zgodnie z odpowiednimi krajowymi specyfikacjami technicznymi i dokumentami normalizacyjnymi, o których mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 25t ustawy, a także elementy, które zaprojektowano, nie stosując tych specyfikacji i dokumentów, w szczególności:
- 1.7.1. bada dokumentację techniczną w odniesieniu do projektu i procedur produkcji,
 - 1.7.2. ocenia zastosowane elementy, jeżeli nie są one zgodne z odpowiednimi krajowymi specyfikacjami technicznymi i dokumentami normalizacyjnymi, o których mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 25t ustawy,
 - 1.7.3. przeprowadza lub zleca przeprowadzenie odpowiednich badań i testów w celu ustalenia, czy wybrane przez wnioskodawcę krajowe specyfikacje techniczne i dokumenty normalizacyjne zostały prawidłowo zastosowane.
- 1.8. Podmiot uprawniony uzgadnia z wnioskodawcą miejsce przeprowadzenia badań i testów.

- 1.9. W przypadku gdy typ pojazdu kolejowego niezgodnego z TSI spełnia mające do niego zastosowanie wymagania, podmiot uprawniony wydaje wnioskodawcy certyfikat badania typu dla pojazdu kolejowego niezgodnego z TSI.
- 1.10. Certyfikat badania typu zachowuje ważność co najmniej przez okres 7 lat, który może być przedłużany.
- 1.11. W certyfikacie badania typu zamieszcza się nazwę i adres wnioskodawcy, wnioski z przeprowadzonego badania oraz dane niezbędne do identyfikacji zatwierdzonego typu.
- 1.12. Podmiot uprawniony dołącza do certyfikatu badania typu wykaz odpowiednich części dokumentacji technicznej i przechowuje ich kopię.
- 1.13. Podmiot uprawniony, który odmówi wnioskodawcy wydania certyfikatu badania typu, uzasadnia przyczynę odmowy oraz wskazuje środki odwoławcze.
- 1.14. Wnioskodawca informuje na bieżąco podmiot uprawniony, który przechowuje dokumentację techniczną dotyczącą certyfikatu badania typu, o zmianach, które wprowadził lub planuje wprowadzić do zatwierdzonego pojazdu kolejowego niezgodnego z TSI.
- 1.15. Podmiot uprawniony przekazuje innym podmiotom uprawnionym informacje o wycofanych certyfikatach badania typu lub o odmowach ich wydania.
- 1.16. Podmiot uprawniony przekazuje innym podmiotom uprawnionym, na ich uzasadniony wniosek, kopie wydanych certyfikatów badania typu wraz z ich uzupełnieniami.
- 1.17. Wnioskodawca przechowuje przez okres 10 lat od dnia wyprodukowania ostatniego pojazdu kolejowego danego typu dokumentację techniczną oraz egzemplarze certyfikatów badania typu.

2. Moduł D – Zgodność z typem w oparciu o system zarządzania jakością w ramach procesu produkcji

- 2.1. Weryfikacja w oparciu o system zarządzania jakością w ramach procesu produkcji to część procedury weryfikacji, według której wnioskodawca wywiązuje się z wymagań określonych w pkt 2.2 i 2.6 oraz zapewnia i deklaruje na swoją wyłączną odpowiedzialność, że pojazd kolejowy niezgodny z TSI jest zgodny z typem opisanym w certyfikacie badania typu, o którym mowa w pkt 1.9, i spełnia wymagania, które dotyczą tego pojazdu kolejowego.
- 2.2. Wnioskodawca powinien posiadać zatwierdzony certyfikatem system zarządzania jakością w zakresie procesu produkcji, kontroli końcowej i badań gotowych pojazdów

kolejowych niezgodnych z TSI, zgodnie z pkt 2.3, a także podlegać nadzorowi zgodnie z pkt 2.5.

2.3. System zarządzania jakością.

2.3.1. Wnioskodawca składa do wybranego przez siebie podmiotu uprawnionego wniosek o ocenę systemu zarządzania jakością. Wniosek zawiera:

2.3.1.1. nazwę i adres wnioskodawcy,

2.3.1.2. pisemną deklarację, że ten sam wniosek nie został złożony u żadnego innego podmiotu uprawnionego,

2.3.1.3. strukturę organizacyjną zarządzania projektem oraz nazwę i adres każdego uczestniczącego w procesie podmiotu,

2.3.1.4. dane techniczne typu pojazdu kolejowego niezgodnego z TSI będącego przedmiotem wniosku,

2.3.1.5. dokumentację dotyczącą systemu zarządzania jakością,

2.3.1.6. dokumentację techniczną zatwierdzonego typu oraz kopię certyfikatu badania typu, o którym mowa w pkt 1.9, jak również załączników do niego.

2.3.2. System zarządzania jakością powinien zapewniać zgodność pojazdu kolejowego niezgodnego z TSI z typem opisanym w certyfikacie badania typu, o którym mowa w pkt 1.9, oraz z wymaganiami dotyczącymi tego pojazdu.

2.3.2.1. Wszystkie elementy pojazdu kolejowego niezgodnego z TSI, wymagania i postanowienia przyjęte przez wnioskodawcę powinny być przez niego udokumentowane w sposób systematyczny i uporządkowany, w formie pisemnych deklaracji, procedur i instrukcji.

2.3.2.2. Dokumentacja systemu zarządzania jakością powinna umożliwiać spójną interpretację programów i planów jakości, ksiąg jakości i zapisów dotyczących jakości, w szczególności powinna zawierać opis:

2.3.2.2.1. celów dotyczących jakości oraz struktury organizacyjnej, zakresu odpowiedzialności i uprawnień kierownictwa wnioskodawcy w odniesieniu do jakości pojazdów kolejowych niezgodnych z TSI,

2.3.2.2.2. procesów produkcji, procesów zarządzania jakością i technik kontroli jakości oraz procesów i działań systematycznych, które będą stosowane, w szczególności zatwierdzania procedur montażu części pojazdu kolejowego niezgodnej z TSI,

- 2.3.2.2.3. badań i testów, które będą przeprowadzane przed, podczas i po zakończeniu procesu produkcji, oraz częstotliwość ich przeprowadzania,
 - 2.3.2.2.4. zapisów dotyczących jakości: protokołów kontroli, wyników badań, danych dotyczących wzorcowania, protokołów dotyczących kwalifikacji lub uprawnień odpowiednich pracowników, w szczególności wykonujących montaż niezgodnej z TSI części pojazdu kolejowego,
 - 2.3.2.2.5. środków monitorowania osiągnięcia wymaganej jakości pojazdu kolejowego oraz skuteczności funkcjonowania systemu zarządzania jakością.
- 2.3.3. Podmiot uprawniony ocenia system zarządzania jakością w celu stwierdzenia, czy spełnia on wymagania określone w pkt 2.3.2.
- 2.3.3.1. Podmiot uprawniony zakłada zgodność z tymi wymaganiami w odniesieniu do elementów systemu zarządzania jakością, które są zgodne z odpowiednimi wymaganiami normy krajowej wdrażającej normę zarządzania jakością, normę zharmonizowaną lub specyfikację techniczną.
 - 2.3.3.2. Jeżeli zgodność pojazdu kolejowego z wymaganiami określonymi we właściwych krajowych specyfikacjach technicznych i dokumentach normalizacyjnych, o których mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 25t ustawy, jest określana na podstawie więcej niż jednego systemu zarządzania jakością, podmiot uprawniony bada w szczególności:
 - 2.3.3.2.1. czy zależności i powiązania między systemami zarządzania jakością są w sposób przejrzysty udokumentowane oraz
 - 2.3.3.2.2. czy ogólny zakres obowiązków oraz uprawnień kierownictwa wnioskodawcy dotyczących zgodności gotowego pojazdu kolejowego niezgodnego z TSI jest w wyraźny sposób przekazany każdemu podmiotowi uczestniczącemu w realizacji przedsięwzięcia i przez niego uznany.
 - 2.3.3.3. Audyt przeprowadza się w sposób odpowiedni dla rozpatrywanego pojazdu kolejowego, przy uwzględnieniu szczególnego wkładu wnioskodawcy.
 - 2.3.3.4. W przypadku gdy wnioskodawca stosuje certyfikowany przez inną akredytowaną jednostkę certyfikującą system zarządzania jakością w

odniesieniu do produkcji, kontroli końcowej i badań gotowych pojazdów kolejowych niezgodnych z TSI, podmiot uprawniony uwzględnia to podczas oceny. W takim przypadku podmiot uprawniony dokonuje szczegółowej oceny jedynie określonych dokumentów oraz zapisów dotyczących systemu zarządzania jakością w odniesieniu do pojazdu kolejowego. Podmiot uprawniony nie ocenia ponownie całej księgi jakości ani wszystkich procedur ocenionych już przez akredytowaną jednostkę certyfikującą system zarządzania jakością.

- 2.3.3.5. W skład zespołu audytorskiego podmiotu uprawnionego do przeprowadzania badań w odniesieniu do pojazdów kolejowych niezgodnych z TSI oceniającego system zarządzania jakością powinny wchodzić osoby z doświadczeniem w zakresie systemów zarządzania jakością oraz co najmniej jedna osoba dysponująca także doświadczeniem w dziedzinie budowy, eksploatacji i badań pojazdów kolejowych, oraz znajomością wymagań właściwych krajowych specyfikacji technicznych i dokumentów normalizacyjnych, o których mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 25t ustawy dotyczących pojazdów kolejowych i TSI dotyczących pojazdów kolejowych.
- 2.3.3.6. Audyt obejmuje wizytę oceniającą w zakładach podmiotów uczestniczących w procesie produkcji. Zespół audytorski dokonuje przeglądu dokumentacji technicznej, o której mowa w pkt 2.3.1.6, w celu zweryfikowania zdolności podmiotów uczestniczących w procesie produkcji do zidentyfikowania wymagań właściwych krajowych specyfikacji technicznych i dokumentów normalizacyjnych, o których mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 25t ustawy, oraz do przeprowadzenia niezbędnych badań zapewniających zgodność pojazdu kolejowego z tymi wymaganiami.
- 2.3.3.7. Podmiot uprawniony powiadamia wnioskodawcę o podjętej decyzji i zamieszcza w powiadomieniu wnioski z audytu oraz uzasadnienie decyzji wynikającej z oceny wraz z pouczeniem o procedurze odwoławczej. W przypadku gdy ocena systemu zarządzania jakością dostarczyła przekonujących dowodów potwierdzających spełnianie wymagań określonych w pkt 2.3.2, podmiot uprawniony wydaje wnioskodawcy certyfikat systemu zarządzania jakością, zatwierdzający, w ramach przeprowadzanej procedury weryfikacji, posiadany przez wnioskodawcę system zarządzania jakością.

- 2.3.4. Wnioskodawca powinien spełnić wymagania wynikające z zatwierdzonego systemu zarządzania jakością i zapewnić jego właściwe i efektywne funkcjonowanie i utrzymywanie.
 - 2.3.5. Wnioskodawca na bieżąco powiadamia podmiot uprawniony, który zatwierdził system zarządzania jakością, o zamierzonych zmianach w tym systemie mających wpływ na projekt, produkcję i kontrolę końcową, badania i funkcjonowanie typu pojazdu kolejowego niezgodnego z TSI, w tym o zmianach w zakresie certyfikatu systemu zarządzania jakością.
 - 2.3.5.1. Podmiot uprawniony ocenia proponowane zmiany i podejmuje decyzję, czy zmieniony system zarządzania jakością spełnia wymagania określone w pkt 2.3.2, czy też jest wymagana ponowna jego ocena.
 - 2.3.5.2. Podmiot uprawniony powiadamia wnioskodawcę o decyzji, o której mowa w pkt 2.3.5.1. W powiadomieniu zamieszcza wnioski z dokonanej oceny proponowanych zmian wraz z uzasadnieniem podjętej decyzji.
 - 2.3.6. Podmiot uprawniony informuje pozostałe podmioty uprawnione o certyfikatach systemów zarządzania jakością, których wydania odmówił lub które zawiesił, cofnął albo poddał innym ograniczeniom, a także, na ich żądanie, o certyfikatach systemów zarządzania jakością, które wydał.
- 2.4. Weryfikacja przeprowadzana przez podmiot uprawniony.
 - 2.4.1. Wnioskodawca składa wniosek o weryfikację pojazdu kolejowego niezgodnego z TSI do wybranego przez siebie podmiotu uprawnionego wraz z dokumentacją zawierającą:
 - 2.4.1.1. nazwę i adres wnioskodawcy,
 - 2.4.1.2. dokumentację techniczną zatwierdzonego typu oraz kopię certyfikatu badania typu, o którym mowa w pkt 1.9, jak również załączników do niego oraz, jeżeli nie są zawarte w tej dokumentacji:
 - 2.4.1.3. opis ogólny pojazdu kolejowego, projektu konstrukcyjnego i struktury,
 - 2.4.1.4. dokumenty niezbędne do zestawienia dokumentacji technicznej, o której mowa w pkt 2.6.3.3, dołączanej do deklaracji weryfikacji pojazdu kolejowego,
 - 2.4.1.5. odrębną dokumentację zawierającą zestaw danych wymaganych do wprowadzenia w rejestrze infrastruktury i w europejskim rejestrze typów pojazdów dopuszczonych do eksploatacji,

- 2.4.1.6. wykaz zastosowanych w całości lub częściowo norm zharmonizowanych lub innych właściwych specyfikacji technicznych, do których odniesienia opublikowano w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej, oraz opisy rozwiązań przyjętych w celu spełnienia wymagań właściwych krajowych specyfikacji technicznych i dokumentów normalizacyjnych, o których mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 25t ustawy, jeżeli takie normy zharmonizowane nie zostały zastosowane. W przypadku częściowego zastosowania norm zharmonizowanych w dokumentacji technicznej określa się, które części zostały zastosowane oraz które nie zostały zastosowane wraz z uzasadnieniem niemożliwości ich zastosowania,
- 2.4.1.7. warunki użytkowania pojazdu kolejowego, w szczególności ograniczenia użytkowania o charakterze technicznym,
- 2.4.1.8. opisy i wyjaśnienia niezbędne do zrozumienia zasad funkcjonowania i zasad utrzymania pojazdu kolejowego,
- 2.4.1.9. warunki utrzymania i dokumentację techniczną dotyczącą utrzymania pojazdu kolejowego,
- 2.4.1.10. wymagania techniczne określone we właściwych krajowych specyfikacjach technicznych i dokumentach normalizacyjnych, o których mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 25t ustawy, które należy uwzględnić podczas produkcji, utrzymania lub eksploatacji typu pojazdu kolejowego niezgodnego z TSI,
- 2.4.1.11. inne właściwe dowody techniczne, które wykazują, iż wcześniejsze kontrole lub testy zostały przeprowadzone z wynikiem pozytywnym, w porównywalnych warunkach, przez właściwe podmioty,
- 2.4.1.12. warunki integracji pojazdu kolejowego w jego środowisku systemowym oraz niezbędne warunki dotyczące interfejsów z innymi podsystemami,
- 2.4.1.13. wyniki wykonanych obliczeń projektowych i przeprowadzonych badań,
- 2.4.1.14. ewentualne sprawozdania z badań i testów,
- 2.4.1.15. dokumentację dotyczącą produkcji, montażu, kontroli końcowej i badań gotowego pojazdu kolejowego,
- 2.4.1.16. wykaz podmiotów uczestniczących w produkcji, montażu i instalacji pojazdu kolejowego,

- 2.4.1.17. wykazanie, że produkcja, kontrola końcowa i badania gotowych pojazdów kolejowych są objęte zatwierdzonym systemem zarządzania jakością wnioskodawcy, a także istnieją odpowiednie dowody potwierdzające jego efektywność,
- 2.4.1.18. wskazanie podmiotu uprawnionego odpowiedzialnego za zatwierdzanie systemu zarządzania jakością i nadzór nad nim.
- 2.4.2. Wybrany przez wnioskodawcę podmiot uprawniony w pierwszej kolejności bada wnioski pod względem ważności certyfikatu badania typu, o którym mowa w pkt 1.9, oraz załączników do niego.
- 2.4.3. Jeżeli podmiot uprawniony uzna, że certyfikat badania typu utracił ważność lub nie spełnia wymogów i że niezbędne jest nowe badanie typu, odmawia wnioskodawcy dokonania weryfikacji pojazdu kolejowego i uzasadnia swoją odmowę.
- 2.4.4. W procedurze weryfikacji pojazdu kolejowego niezgodnego z TSI podmiot uprawniony przed wydaniem certyfikatu weryfikacji, o którym mowa w pkt 2.6, sprawdza:
 - 2.4.4.1. zgodność pojazdu z dokumentacją, o której mowa w pkt 2.4.1,
 - 2.4.4.2. wszystkie elementy projektu i budowy,
 - 2.4.4.3. warunki integracji pojazdu kolejowego w jego środowisku systemowym i niezbędne warunki dotyczące interfejsów z innymi podsystemami, wykorzystując do tego celu informacje zawarte w rejestrze infrastruktury i w europejskim rejestrze typów pojazdów dopuszczonych do eksploatacji,
 - 2.4.4.4. spełnienie parametrów, o których mowa w załączniku nr 4 do rozporządzenia, z uwzględnieniem możliwych ograniczeń ich zakresu, o których mowa w § 13 ust. 1 i § 14 rozporządzenia.
- 2.5. Nadzór w ramach odpowiedzialności podmiotu uprawnionego.
 - 2.5.1. Nadzór wykonywany przez podmiot uprawniony jest sprawowany w celu sprawdzenia, czy wnioskodawca odpowiednio spełnia wymagania wynikające z zatwierzonego systemu zarządzania jakością.
 - 2.5.2. Wnioskodawca powinien umożliwić podmiotowi uprawnionemu dostęp do stanowisk produkcji, kontroli, badania i przechowywania pojazdów kolejowych w celu dokonania audytów oraz dostarczyć niezbędne informacje, w szczególności:

- 2.5.2.1. dokumentację dotyczącą systemu zarządzania jakością,
- 2.5.2.2. zapisy dotyczące jakości:
 - 2.5.2.2.1. protokoły kontroli,
 - 2.5.2.2.2. wyniki badań,
 - 2.5.2.2.3. dane dotyczące wzorcowania oraz
 - 2.5.2.2.4. protokoły dotyczące kwalifikacji i uprawnień pracowników biorących udział w procesie.
- 2.5.3. Podmiot uprawniony przeprowadza okresowo audyty w celu sprawdzenia, czy wnioskodawca utrzymuje i stosuje system zarządzania jakością, oraz przekazuje wnioskodawcy sprawozdania z audytów.
 - 2.5.3.1. Podmiot uprawniony przeprowadza w pierwszym roku wytwarzania pojazdu niezgodnego z TSI co najmniej dwa audyty.
 - 2.5.3.2. Podmiot uprawniony ustala częstotliwość kolejnych audytów, przy czym powinny się one odbywać z częstotliwością co najmniej raz na dwa lata.
 - 2.5.3.3. W przypadku gdy wnioskodawca stosuje zatwierdzony system zarządzania jakością, podmiot uprawniony uwzględnia to podczas okresowych audytów.
- 2.5.4. Podmiot uprawniony może dodatkowo przeprowadzać niezapowiedziane audyty u wnioskodawcy, określając potrzebę i częstotliwość ich przeprowadzania na podstawie przyjętego systemu audytów. Podmiot uprawniony do przeprowadzania badań w odniesieniu do podsystemów niezgodnych z TSI, ustalając system audytów, powinien uwzględnić w szczególności:
 - 2.5.4.1. rodzaj pojazdu w tym pojazd trakcyjny, wagon pasażerski, wagon towarowy, pojazd specjalny,
 - 2.5.4.2. wyniki poprzednich audytów,
 - 2.5.4.3. potrzebę sprawdzenia wyników działań korygujących,
 - 2.5.4.4. warunki związane z zatwierdzeniem systemu zarządzania jakością, jeżeli ma to zastosowanie,
 - 2.5.4.5. znaczące zmiany w organizacji produkcji, deklaracji polityki jakości produkcji lub technologii produkcji.
 - 2.5.4.6. Podczas audytów podmiot uprawniony może, jeżeli jest to niezbędne, przeprowadzać badania i testy lub zlecać ich przeprowadzenie w celu sprawdzenia, czy system jakości funkcjonuje właściwie.

- 2.5.4.7. Podmiot uprawniony przekazuje wnioskodawcy sprawozdania z audytów i protokoły z przeprowadzonych badań i testów.
- 2.5.5. Podmiot uprawniony odpowiedzialny za weryfikację pojazdu kolejowego, o ile nie prowadzi nadzoru nad wszystkimi odnośnymi systemami zarządzania jakością zgodnie z pkt 2.3.2, koordynuje działania w zakresie nadzoru prowadzone przez pozostałe podmioty uprawnione lub akredytowane jednostki certyfikujące system zarządzania jakością odpowiedzialne za to zadanie, w celu:
 - 2.5.5.1. uzyskania pewności, że zarządzanie wzajemnymi zależnościami między poszczególnymi systemami zarządzania jakością, odnoszącymi się do pojazdu kolejowego, jest prowadzone w sposób prawidłowy,
 - 2.5.5.2. zgromadzenia, we współpracy z wnioskodawcą, elementów niezbędnych do oceny w celu zagwarantowania spójności poszczególnych systemów zarządzania jakością oraz ogólnego nadzoru nad nimi.
 - 2.5.5.3. W ramach tej koordynacji podmiot uprawniony posiada uprawnienia do:
 - 2.5.5.3.1. otrzymywania dokumentacji dotyczącej zatwierdzenia i nadzoru wydawanej przez pozostałe podmioty uprawnione lub akredytowane jednostki certyfikujące system zarządzania jakością,
 - 2.5.5.3.2. uczestniczenia w audytach, o których mowa w pkt 2.5.3, oraz
 - 2.5.5.3.3. inicjowania dodatkowych audytów, o których mowa w pkt 2.5.4, w zakresie swojej odpowiedzialności i wraz z pozostałymi podmiotami uprawnionymi lub akredytowanymi jednostkami certyfikującymi system zarządzania jakością.
- 2.6. Certyfikat weryfikacji i deklaracja weryfikacji.
 - 2.6.1. W przypadku gdy pojazd jest zgodny z typem opisanym w certyfikacie badania typu, o którym mowa w pkt 1.9, oraz spełnia mające do niego zastosowanie wymagania właściwych krajowych specyfikacji technicznych i dokumentów normalizacyjnych, o których mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 25t ustawy, podmiot uprawniony wydaje wnioskodawcy certyfikat weryfikacji dla pojazdu kolejowego niezgodnego z TSI spełniający następujące warunki:
 - 2.6.1.1. certyfikat powinien zawierać dokładne odesłanie do mających zastosowanie właściwych krajowych specyfikacji technicznych i dokumentów normalizacyjnych, o których mowa w przepisach wydanych na podstawie art.

- 25t ustawy, z którymi podmiot uprawniony zbadał zgodność w procesie weryfikacji oraz powinien jednoznacznie potwierdzać ich spełnienie,
- 2.6.1.2. certyfikat powinien być podzielony na dwie części, z których jedna dotyczy ściśle zgodności technicznej pojazdu kolejowego z siecią kolejową, a druga – zgodności pojazdu kolejowego z wymaganiami technicznymi określonymi we właściwych krajowych specyfikacjach technicznych i dokumentach normalizacyjnych, o których mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 25t ustawy.
- 2.6.2. W certyfikacie weryfikacji pojazdu kolejowego niezgodnego z TSI zamieszcza się nazwę i adres wnioskodawcy, wnioski z przeprowadzonych badań, a także oznaczenie i dane niezbędne do identyfikacji zatwierdzonego egzemplarza pojazdu kolejowego niezgodnego z TSI oraz informacje o miejscach prowadzenia procesu produkcji.
- 2.6.3. Wnioskodawca na podstawie certyfikatu weryfikacji pojazdu kolejowego niezgodnego z TSI sporządza pisemną deklarację weryfikacji dla pojazdu kolejowego niezgodnego z TSI i przechowuje ją przez cały okres eksploatacji. Deklaracja weryfikacji musi zawierać oznaczenie i dane niezbędne do identyfikacji pojazdu kolejowego niezgodnego z TSI, dla którego została sporządzona, oraz informacje o miejscach prowadzenia procesu produkcji.
- 2.6.3.1. Wnioskodawca podczas sporządzania deklaracji weryfikacji pojazdu kolejowego niezgodnego z TSI powinien odnieść się w niej do następujących certyfikatów:
- 2.6.3.1.1. certyfikatu systemu zarządzania jakością, o którym mowa w pkt 2.3.3.7, oraz ewentualne sprawozdania z audytu, o których mowa w pkt 2.5.3,
- 2.6.3.1.2. certyfikatu badania typu, o którym mowa w pkt 1.9, i załączników do niego.
- 2.6.3.2. Deklaracja weryfikacji pojazdu kolejowego niezgodnego z TSI zawiera informacje, o których mowa w § 9 ust. 2 rozporządzenia.
- 2.6.3.3. Do deklaracji weryfikacji pojazdu kolejowego niezgodnego z TSI dołącza się dokumentację techniczną, za zebranie której jest odpowiedzialny podmiot uprawniony. Zakres tej dokumentacji obejmuje:

- 2.6.3.3.1. dokumenty określające parametry techniczne związane z pojazdem kolejowym niezgodnym z TSI, w tym ogólne i szczegółowe rysunki powykonawcze, schematy elektryczne i hydrauliczne, schematy obwodów sterowania, opisy systemów przetwarzania danych i automatyki, wytyczne dotyczące serwisu, instrukcje obsługi i utrzymania, dokumenty odnoszące się do warunków i ograniczeń użytkowania, stosownie dla danego pojazdu kolejowego niezgodnego z TSI,
- 2.6.3.3.2. wykaz włączonych do pojazdu kolejowego niezgodnego z TSI składników interoperacyjności,
- 2.6.3.3.3. kopie deklaracji zgodności WE lub przydatności do stosowania składników interoperacyjności, jeżeli takie składniki są zastosowane,
- 2.6.3.3.4. kopie sprawozdań z przeprowadzonych, przez podmioty uprawnione na podstawie specyfikacji europejskich, badań i testów,
- 2.6.3.3.5. certyfikat weryfikacji pojazdu kolejowego niezgodnego z TSI wraz z:
 - 2.6.3.3.5.1. obliczeniami,
 - 2.6.3.3.5.2. zastrzeżeniami podmiotu uprawnionego zgłoszonymi przy wykonywaniu czynności związanych z procedurą weryfikacji pojazdu kolejowego niezgodnego z TSI, które nie zostały przez niego wycofane,
 - 2.6.3.3.5.3. sprawozdaniem podmiotu uprawnionego z przeprowadzonych audytów,
 - 2.6.3.3.5.4. pośrednimi certyfikatami weryfikacji i pośrednimi deklaracjami weryfikacji, jeżeli zostały wydane,
 - 2.6.3.3.5.5. kopią certyfikatu badania typu pojazdu kolejowego,
 - 2.6.3.3.5.6. kopią certyfikatu systemu zarządzania jakością,
- 2.6.3.3.6. inne certyfikaty, o ile zostały wydane,
- 2.6.3.3.7. raport w sprawie oceny bezpieczeństwa wydany przez jednostkę oceniającą w przypadkach określonych w przepisach Komisji

Europejskiej dotyczących wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w zakresie wyceny i oceny ryzyka.

- 2.6.3.4. Kopie deklaracji weryfikacji udostępnia się na żądanie właściwych organów.
- 2.7. Przez cały okres eksploatacji pojazdu kolejowego wnioskodawca przechowuje do dyspozycji właściwych organów:
 - 2.7.1. wniosek, o którym mowa w pkt 2.3.1,
 - 2.7.2. zatwierdzone zmiany, o których mowa w pkt 2.3.5,
 - 2.7.3. decyzje i sprawozdania podmiotu uprawnionego, o których mowa w pkt 2.3.5.2, 2.5.3 i 2.5.4.7,
 - 2.7.4. dokumentację techniczną, o której mowa w pkt 2.6.3.3.
- 2.8. Podmiot uprawniony przekazuje innym podmiotom uprawnionym informacje o wycofanych certyfikatach weryfikacji pojazdu kolejowego niezgodnego z TSI lub o odmowach ich wydania.
- 2.9. Podmiot uprawniony przekazuje innym podmiotom uprawnionym, na ich uzasadniony wniosek, kopie wydanych certyfikatów weryfikacji pojazdu kolejowego niezgodnego z TSI wraz z ich uzupełnieniami.

3. Moduł E – Zgodność z typem w oparciu o system zarządzania jakością produktu

- 3.1. Weryfikacja w oparciu o system zarządzania jakością produktu to część procedury weryfikacji, według której wnioskodawca wywiązuje się z wymagań określonych w pkt 3.2 i 3.6 oraz zapewnia i deklaruje na swoją wyłączną odpowiedzialność, że pojazd kolejowy niezgodny z TSI jest zgodny z typem opisanym w certyfikacie badania typu, o którym mowa w pkt 1.9, i spełnia wymagania, które dotyczą tego pojazdu kolejowego.
- 3.2. Wnioskodawca powinien posiadać zatwierdzony certyfikatem system zarządzania jakością w zakresie kontroli końcowej i badań gotowych pojazdów kolejowych niezgodnych z TSI, zgodnie z pkt 3.3, a także podlegać nadzorowi zgodnie z pkt 3.5.
- 3.3. System zarządzania jakością.
 - 3.3.1. Wnioskodawca składa do wybranego przez siebie podmiotu uprawnionego wniosek o ocenę systemu zarządzania jakością. Wniosek zawiera:
 - 3.3.1.1. nazwę i adres wnioskodawcy,
 - 3.3.1.2. pisemną deklarację, że ten sam wniosek nie został złożony u żadnego innego podmiotu uprawnionego,
 - 3.3.1.3. strukturę organizacyjną zarządzania projektem oraz nazwę i adres każdego uczestniczącego w procesie podmiotu,

- 3.3.1.4. dane techniczne typu pojazdu kolejowego niezgodnego z TSI będącego przedmiotem wniosku,
- 3.3.1.5. dokumentację dotyczącą systemu zarządzania jakością,
- 3.3.1.6. dokumentację techniczną zatwierdzonego typu oraz kopię certyfikatu badania typu, o którym mowa w pkt 1.9, jak również załączników do niego.
- 3.3.2. System zarządzania jakością powinien zapewniać zgodność pojazdu kolejowego niezgodnego z TSI z typem opisanym w certyfikacie badania typu, o którym mowa w pkt 1.9, oraz z wymaganiami dotyczącymi tego pojazdu.
 - 3.3.2.1. Wszystkie elementy pojazdu kolejowego niezgodnego z TSI, wymagania i postanowienia przyjęte przez wnioskodawcę powinny być przez niego udokumentowane w sposób systematyczny i uporządkowany, w formie pisemnych deklaracji, procedur i instrukcji.
 - 3.3.2.2. Dokumentacja systemu zarządzania jakością powinna umożliwiać spójną interpretację programów i planów jakości, ksiąg jakości i zapisów dotyczących jakości, w szczególności powinna zawierać opis:
 - 3.3.2.2.1. celów dotyczących jakości oraz struktury organizacyjnej, zakresu odpowiedzialności i uprawnień kierownictwa wnioskodawcy w odniesieniu do jakości pojazdów kolejowych niezgodnych z TSI,
 - 3.3.2.2.2. badań i testów, które będą przeprowadzane po zakończeniu procesu produkcji,
 - 3.3.2.2.3. zapisów dotyczących jakości: protokołów kontroli, wyników badań, danych dotyczących wzorcowania, protokołów dotyczących kwalifikacji lub uprawnień odpowiednich pracowników, w szczególności wykonujących montaż niezgodnej z TSI części pojazdu kolejowego,
 - 3.3.2.2.4. środków monitorowania skuteczności funkcjonowania systemu zarządzania jakością.
- 3.3.3. Podmiot uprawniony ocenia system zarządzania jakością w celu stwierdzenia, czy spełnia on wymagania określone w pkt 3.3.2.
 - 3.3.3.1. Podmiot uprawniony zakłada zgodność z tymi wymaganiami w odniesieniu do elementów systemu zarządzania jakością, które są zgodne z odpowiednimi wymaganiami normy krajowej wdrażającej normę zarządzania jakością, normę zharmonizowaną lub specyfikację techniczną.

- 3.3.3.2. Jeżeli zgodność pojazdu kolejowego z wymaganiami określonymi we właściwych krajowych specyfikacjach technicznych i dokumentach normalizacyjnych, o których mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 25t ustawy, jest określana na podstawie więcej niż jednego systemu zarządzania jakością, podmiot uprawniony bada w szczególności:
- 3.3.3.2.1. czy zależności i powiązania między systemami zarządzania jakością są w sposób przejrzysty udokumentowane oraz
 - 3.3.3.2.2. czy ogólny zakres obowiązków oraz uprawnień kierownictwa wnioskodawcy dotyczących zgodności gotowego pojazdu kolejowego niezgodnego z TSI jest w wyraźny sposób przekazany każdemu podmiotowi uczestniczącemu w realizacji przedsięwzięcia i przez niego uznany.
- 3.3.3.3. Audyt przeprowadza się w sposób odpowiedni dla rozpatrywanego pojazdu kolejowego, przy uwzględnieniu szczególnego wkładu wnioskodawcy.
- 3.3.3.4. W przypadku gdy wnioskodawca stosuje certyfikowany przez akredytowaną jednostkę certyfikującą system zarządzania jakością w zakresie kontroli końcowej i badań gotowych pojazdów kolejowych niezgodnych z TSI, podmiot uprawniony uwzględnia to podczas oceny. W takim przypadku podmiot uprawniony dokonuje szczegółowej oceny jedynie określonych dokumentów oraz zapisów dotyczących kontroli końcowej i badania gotowych pojazdów kolejowych. Podmiot uprawniony nie ocenia ponownie całej księgi jakości ani wszystkich procedur ocenionych już przez akredytowaną jednostkę certyfikującą system zarządzania jakością.
- 3.3.3.5. W skład zespołu audytorskiego podmiotu uprawnionego do przeprowadzania badań w odniesieniu do pojazdów kolejowych niezgodnych z TSI oceniającego system zarządzania jakością powinny wchodzić osoby z doświadczeniem w zakresie systemów zarządzania jakością oraz co najmniej jedna osoba dysponująca także doświadczeniem w dziedzinie budowy, eksploatacji i badań pojazdów kolejowych, oraz znajomością wymagań właściwych krajowych specyfikacji technicznych i dokumentów normalizacyjnych, o których mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 25t ustawy, dotyczących pojazdów kolejowych i TSI dotyczących pojazdów kolejowych.

- 3.3.3.6. Audyt obejmuje wizytę oceniającą w zakładach podmiotów uczestniczących w procesie produkcji. Zespół audytorski dokonuje przeglądu dokumentacji technicznej, o której mowa w pkt 3.3.1.6, w celu zweryfikowania zdolności podmiotów uczestniczących w procesie produkcji do zidentyfikowania wymagań właściwych krajowych specyfikacji technicznych i dokumentów normalizacyjnych, o których mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 25t ustawy, oraz do przeprowadzenia niezbędnych badań zapewniających zgodność pojazdu kolejowego z tymi wymaganiami.
- 3.3.3.7. Podmiot uprawniony powiadamia wnioskodawcę o podjętej decyzji i zamieszcza w powiadomieniu wnioski z audytu oraz uzasadnienie decyzji wynikającej z oceny wraz z pouczeniem o procedurze odwoławczej. W przypadku gdy ocena systemu zarządzania jakością dostarczyła przekonujących dowodów potwierdzających spełnianie wymagań określonych w pkt 3.3.2, podmiot uprawniony wydaje wnioskodawcy certyfikat systemu zarządzania jakością, zatwierdzający, w ramach przeprowadzanej procedury weryfikacji, posiadany przez wnioskodawcę system zarządzania jakością.
- 3.3.4. Wnioskodawca powinien spełnić wymagania wynikające z zatwierzonego systemu zarządzania jakością i zapewnić jego właściwe i efektywne funkcjonowanie i utrzymywanie.
- 3.3.5. Wnioskodawca na bieżąco powiadamia podmiot uprawniony, który zatwierdził system zarządzania jakością, o zamierzonych zmianach w tym systemie mających wpływ na kontrolę końcową, badania i funkcjonowanie typu pojazdu kolejowego niezgodnego z TSI, w tym o zmianach w zakresie certyfikatu systemu zarządzania jakością.
- 3.3.5.1. Podmiot uprawniony ocenia proponowane zmiany i podejmuje decyzję, czy zmieniony system zarządzania jakością spełnia wymagania określone w pkt 3.3.2, czy też jest wymagana ponowna jego ocena.
- 3.3.5.2. Podmiot uprawniony powiadamia wnioskodawcę o decyzji, o której mowa w pkt 3.3.5.1. W powiadomieniu zamieszcza wnioski z dokonanej oceny proponowanych zmian wraz z uzasadnieniem podjętej decyzji.
- 3.3.6. Podmiot uprawniony informuje pozostałe podmioty uprawnione o certyfikatach systemów zarządzania jakością, których wydania odmówił lub

które zawiesił, cofnął albo poddał innym ograniczeniom, a także, na ich żądanie, o certyfikatach systemów zarządzania jakością, które wydał.

3.4. Weryfikacja przeprowadzana przez podmiot uprawniony

3.4.1. Wnioskodawca składa wniosek o weryfikację pojazdu kolejowego niezgodnego z TSI do wybranego przez siebie podmiotu uprawnionego.

Wniosek zawiera:

3.4.1.1. nazwę i adres wnioskodawcy,

3.4.1.2. dokumentację techniczną zatwierdzonego typu oraz kopię certyfikatu badania typu, o którym mowa w pkt 1.9, jak również załączników do niego oraz, jeżeli nie są zawarte w tej dokumentacji:

3.4.1.3. opis ogólny pojazdu kolejowego, projektu konstrukcyjnego i struktury,

3.4.1.4. dokumenty niezbędne do zestawienia dokumentacji technicznej dołączanej do deklaracji weryfikacji pojazdu kolejowego, o której mowa w pkt 3.6.3.3,

3.4.1.5. odrębną dokumentację zawierającą zestaw danych wymaganych do wprowadzenia w rejestrze infrastruktury i w europejskim rejestrze typów pojazdów dopuszczonych do eksploatacji,

3.4.1.6. wykaz zastosowanych w całości lub częściowo norm zharmonizowanych lub innych właściwych specyfikacji technicznych, do których odniesienia opublikowano w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej, oraz opisy rozwiązań przyjętych w celu spełnienia wymagań właściwych krajowych specyfikacji technicznych i dokumentów normalizacyjnych, o których mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 25t ustawy, jeżeli takie normy zharmonizowane nie zostały zastosowane. W przypadku częściowego zastosowania norm zharmonizowanych w dokumentacji technicznej określa się, które części zostały zastosowane oraz które nie zostały zastosowane, wraz z uzasadnieniem niemożliwości ich zastosowania,

3.4.1.7. warunki użytkowania pojazdu kolejowego, w szczególności ograniczenia użytkowania o charakterze technicznym,

3.4.1.8. opisy i wyjaśnienia niezbędne do zrozumienia zasad funkcjonowania i zasad utrzymania pojazdu kolejowego,

3.4.1.9. warunki utrzymania i dokumentację techniczną dotyczącą utrzymania pojazdu kolejowego,

- 3.4.1.10. wymagania techniczne określone we właściwych krajowych specyfikacjach technicznych i dokumentach normalizacyjnych, o których mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 25t ustawy, które należy uwzględnić podczas produkcji, utrzymania lub eksploatacji typu pojazdu kolejowego niezgodnego z TSI,
- 3.4.1.11. inne właściwe dowody techniczne, które wykazują, iż wcześniejsze kontrole lub testy zostały przeprowadzone z wynikiem pozytywnym, w porównywalnych warunkach, przez właściwe podmioty,
- 3.4.1.12. warunki integracji pojazdu kolejowego w jego środowisku systemowym oraz niezbędne warunki dotyczące interfejsów z innymi podsystemami,
- 3.4.1.13. wyniki wykonanych obliczeń projektowych, przeprowadzonych badań,
- 3.4.1.14. ewentualne sprawozdania z badań i testów,
- 3.4.1.15. dokumentację dotyczącą kontroli końcowej i badań gotowego pojazdu kolejowego,
- 3.4.1.16. wykaz podmiotów uczestniczących w produkcji, montażu i instalacji pojazdu kolejowego,
- 3.4.1.17. wykazanie, że kontrola końcowa i badania gotowych pojazdów kolejowych są objęte zatwierdzonym systemem zarządzania jakością wnioskodawcy, a także istnieją odpowiednie dowody potwierdzające jego efektywność,
- 3.4.1.18. wskazanie podmiotu uprawnionego odpowiedzialnego za zatwierdzanie systemu zarządzania jakością i nadzór nad nim.
- 3.4.2. Wybrany przez wnioskodawcę podmiot uprawniony w pierwszej kolejności bada wnioski pod względem ważności certyfikatu badania typu, o którym mowa w pkt 1.9, oraz załączników do niego.
- 3.4.3. Jeżeli podmiot uprawniony uzna, że certyfikat badania typu utracił ważność lub nie spełnia wymogów i że niezbędne jest nowe badanie typu, odmawia wnioskodawcy dokonania weryfikacji pojazdu kolejowego i uzasadnia swoją odmowę.
- 3.4.4. W procedurze weryfikacji pojazdu kolejowego niezgodnego z TSI podmiot uprawniony przed wydaniem certyfikatu weryfikacji, o którym mowa w pkt 3.6, sprawdza:
 - 3.4.4.1. zgodność pojazdu z dokumentacją, o której mowa w pkt 3.4.1,
 - 3.4.4.2. wszystkie elementy projektu i budowy,

- 3.4.4.3. warunki integracji pojazdu kolejowego w jego środowisku systemowym i niezbędne warunki dotyczące interfejsów z innymi podsystemami, wykorzystując do tego celu informacje zawarte w rejestrze infrastruktury i w europejskim rejestrze typów pojazdów dopuszczonych do eksploatacji,
 - 3.4.4.4. spełnienie parametrów, o których mowa w załączniku nr 4 do rozporządzenia, z uwzględnieniem możliwych ograniczeń ich zakresu, o których mowa w § 13 ust. 1 i § 14 rozporządzenia.
- 3.5. Nadzór w ramach odpowiedzialności podmiotu uprawnionego.
- 3.5.1. Nadzór wykonywany przez podmiot uprawniony jest sprawowany w celu sprawdzenia, czy wnioskodawca odpowiednio spełnia wymagania wynikające z zatwierzonego systemu zarządzania jakością.
 - 3.5.2. Wnioskodawca powinien umożliwić podmiotowi uprawnionemu dostęp do stanowisk kontroli, badania i przechowywania pojazdów kolejowych w celu dokonania audytów oraz dostarczyć niezbędne informacje, w szczególności:
 - 3.5.2.1. dokumentację dotyczącą systemu zarządzania jakością,
 - 3.5.2.2. zapisy dotyczące jakości:
 - 3.5.2.2.1. protokoły kontroli,
 - 3.5.2.2.2. wyniki badań,
 - 3.5.2.2.3. dane dotyczące wzorcowania oraz
 - 3.5.2.2.4. protokoły dotyczące kwalifikacji i uprawnień pracowników biorących udział w procesie.
 - 3.5.3. Podmiot uprawniony przeprowadza okresowo audyty w celu sprawdzenia, czy wnioskodawca utrzymuje i stosuje system zarządzania jakością, oraz przekazuje wnioskodawcy sprawozdania z audytów.
 - 3.5.3.1. Podmiot uprawniony przeprowadza w pierwszym roku wytwarzania pojazdu niezgodnego z TSI co najmniej dwa audyty.
 - 3.5.3.2. Podmiot uprawniony ustala częstotliwość kolejnych audytów, przy czym powinny się one odbywać z częstotliwością co najmniej raz na dwa lata.
 - 3.5.3.3. W przypadku gdy wnioskodawca stosuje zatwierdzony system zarządzania jakością, podmiot uprawniony uwzględnia to podczas okresowych audytów.
 - 3.5.4. Podmiot uprawniony może dodatkowo przeprowadzać niezapowiedziane audyty u wnioskodawcy, określając potrzebę i częstotliwość ich przeprowadzania na podstawie przyjętego systemu audytów. Podmiot

uprawniony do przeprowadzania badań w odniesieniu do podsystemów niezgodnych z TSI, ustalając system audytów, powinien uwzględnić w szczególności:

- 3.5.4.1. rodzaj pojazdu, w tym pojazd trakcyjny, wagon pasażerski, wagon towarowy, pojazd specjalny,
- 3.5.4.2. wyniki poprzednich audytów,
- 3.5.4.3. potrzebę sprawdzenia wyników działań korygujących,
- 3.5.4.4. warunki związane z zatwierdzeniem systemu zarządzania jakością, jeżeli ma to zastosowanie,
- 3.5.4.5. znaczące zmiany w organizacji produkcji, deklaracji polityki jakości produkcji lub technologii produkcji.
- 3.5.4.6. Podczas audytów podmiot uprawniony może, jeżeli jest to niezbędne, przeprowadzać badania i testy lub zlecać ich przeprowadzenie w celu sprawdzenia, czy system jakości funkcjonuje właściwie.
- 3.5.4.7. Podmiot uprawniony przekazuje wnioskodawcy sprawozdania z audytów i protokoły z przeprowadzonych badań i testów.
- 3.5.5. Podmiot uprawniony odpowiedzialny za weryfikację pojazdu kolejowego, o ile nie prowadzi nadzoru nad wszystkimi odnośnymi systemami zarządzania jakością zgodnie z pkt 3.3.2., koordynuje działania w zakresie nadzoru prowadzone przez pozostałe podmioty uprawnione lub akredytowane jednostki certyfikujące system zarządzania jakością odpowiedzialne za to zadanie, w celu:
 - 3.5.5.1. uzyskania zapewnienia, że zarządzanie wzajemnymi zależnościami między poszczególnymi systemami zarządzania jakością, odnoszącymi się do pojazdu kolejowego, jest prowadzone w sposób prawidłowy,
 - 3.5.5.2. zgromadzenia, we współpracy z wnioskodawcą, elementów niezbędnych do oceny w celu zagwarantowania spójności poszczególnych systemów zarządzania jakością oraz ogólnego nadzoru nad nimi.
 - 3.5.5.3. W ramach tej koordynacji podmiot uprawniony posiada uprawnienia do:
 - 3.5.5.3.1. otrzymywania dokumentacji dotyczącej zatwierdzenia i nadzoru wydawanej przez pozostałe podmioty uprawnione lub akredytowane jednostki certyfikujące system zarządzania jakością,
 - 3.5.5.3.2. uczestniczenia w audytach określonych w pkt 3.5.3 oraz

3.5.5.3.3. inicjowania dodatkowych audytów, określonych w pkt 3.5.4, w zakresie swojej odpowiedzialności i wraz z pozostałymi podmiotami uprawnionymi lub akredytowanymi jednostkami certyfikującymi system zarządzania jakością.

3.6. Certyfikat weryfikacji i deklaracja weryfikacji.

3.6.1. W przypadku gdy pojazd jest zgodny z typem opisanym w certyfikacie badania typu, o którym mowa w pkt 1.9, oraz spełnia mające do niego zastosowanie wymagania właściwych krajowych specyfikacji technicznych i dokumentów normalizacyjnych, o których mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 25t ustawy, podmiot uprawniony wydaje wnioskodawcy certyfikat weryfikacji dla pojazdu kolejowego niezgodnego z TSI spełniający następujące warunki:

3.6.1.1. certyfikat powinien zawierać dokładne odesłanie do mających zastosowanie właściwych krajowych specyfikacji technicznych i dokumentów normalizacyjnych, o których mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 25t ustawy, z którymi podmiot uprawniony zbadał zgodność w procesie weryfikacji oraz powinien jednoznacznie potwierdzać ich spełnienie,

3.6.1.2. certyfikat powinien być podzielony na dwie części, z których jedna dotyczy ściśle zgodności technicznej pojazdu kolejowego z siecią kolejową, a druga – zgodności pojazdu kolejowego z wymaganiami technicznymi określonymi we właściwych krajowych specyfikacjach technicznych i dokumentach normalizacyjnych, o których mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 25t ustawy.

3.6.2. W certyfikacie weryfikacji pojazdu kolejowego niezgodnego z TSI zamieszcza się nazwę i adres wnioskodawcy, wnioski z przeprowadzonych badań, a także oznaczenie i dane niezbędne do identyfikacji zatwierdzonego egzemplarza pojazdu kolejowego niezgodnego z TSI oraz informacje o miejscach prowadzenia procesu produkcji.

3.6.3. Wnioskodawca na podstawie certyfikatu weryfikacji pojazdu kolejowego niezgodnego z TSI sporządza pisemną deklarację weryfikacji dla pojazdu kolejowego niezgodnego z TSI i przechowuje ją przez cały okres eksploatacji. Deklaracja weryfikacji musi zawierać oznaczenie i dane niezbędne do identyfikacji pojazdu kolejowego niezgodnego z TSI, dla którego została sporządzona, oraz informacje o miejscach prowadzenia procesu produkcji.

- 3.6.3.1. Wnioskodawca podczas sporządzania deklaracji weryfikacji pojazdu kolejowego niezgodnego z TSI powinien odnieść się w niej do następujących certyfikatów:
- 3.6.3.1.1. certyfikatu systemu zarządzania jakością, o którym mowa w pkt 3.3.3.7, oraz ewentualne sprawozdania z audytu, o których mowa w pkt 3.5.3,
 - 3.6.3.1.2. certyfikatu badania typu, o którym mowa w pkt 1.9, i załączników do niego.
- 3.6.3.2. Deklaracja weryfikacji pojazdu kolejowego niezgodnego z TSI zawiera informacje, o których mowa w § 9 ust. 2 rozporządzenia.
- 3.6.3.3. Do deklaracji weryfikacji pojazdu kolejowego niezgodnego z TSI dołącza się dokumentację techniczną, za zebranie której jest odpowiedzialny podmiot uprawniony. Zakres tej dokumentacji obejmuje:
- 3.6.3.3.1. dokumenty określające parametry techniczne związane z pojazdem kolejowym niezgodnym z TSI, w tym ogólne i szczegółowe rysunki powykonawcze, schematy elektryczne i hydrauliczne, schematy obwodów sterowania, opisy systemów przetwarzania danych i automatyki, wytyczne dotyczące serwisu, instrukcje obsługi i utrzymania, dokumenty odnoszące się do warunków i ograniczeń użytkowania, stosownie dla danego pojazdu kolejowego niezgodnego z TSI,
 - 3.6.3.3.2. wykaz włączonych do pojazdu kolejowego niezgodnego z TSI składników interoperacyjności,
 - 3.6.3.3.3. kopie deklaracji zgodności WE lub przydatności do stosowania składników interoperacyjności, jeżeli takie składniki są zastosowane,
 - 3.6.3.3.4. kopie sprawozdań z przeprowadzonych, przez podmioty uprawnione na podstawie specyfikacji europejskich, badań i testów,
 - 3.6.3.3.5. certyfikat weryfikacji pojazdu kolejowego niezgodnego z TSI wraz z:
 - 3.6.3.3.5.1. obliczeniami,

- 3.6.3.3.5.2. zastrzeżeniami podmiotu uprawnionego zgłoszonymi przy wykonywaniu czynności związanych z procedurą weryfikacji pojazdu kolejowego niezgodnego z TSI, które nie zostały przez niego wycofane,
 - 3.6.3.3.5.3. sprawozdaniem podmiotu uprawnionego z przeprowadzonych audytów,
 - 3.6.3.3.5.4. pośrednimi certyfikatami weryfikacji i pośrednimi deklaracjami weryfikacji, jeżeli zostały wydane,
 - 3.6.3.3.5.5. kopią certyfikatu badania typu pojazdu kolejowego,
 - 3.6.3.3.5.6. kopią certyfikatu systemu zarządzania jakością,
 - 3.6.3.3.6. inne certyfikaty, o ile zostały wydane,
 - 3.6.3.3.7. raport w sprawie oceny bezpieczeństwa wydany przez jednostkę oceniającą w przypadkach określonych w przepisach Komisji Europejskiej dotyczących wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w zakresie wyceny i oceny ryzyka.
- 3.6.3.4. Kopie deklaracji weryfikacji udostępnia się na żądanie właściwych organów.
- 3.7. Przez cały okres eksploatacji pojazdu kolejowego wnioskodawca przechowuje do dyspozycji właściwych organów:
- 3.7.1. wniosek, o którym mowa w pkt 3.3.1,
 - 3.7.2. zatwierdzone zmiany, o których mowa w pkt 3.3.5,
 - 3.7.3. decyzje i sprawozdania podmiotu uprawnionego, o których mowa w pkt 3.3.5.2, 3.5.3 i 3.5.4.7,
 - 3.7.4. dokumentację techniczną, o której mowa w pkt 3.6.3.3.
- 3.8. Podmiot uprawniony przekazuje innym podmiotom uprawnionym informacje o wycofanych certyfikatach weryfikacji pojazdu kolejowego niezgodnego z TSI lub o odmowach ich wydania.
- 3.9. Podmiot uprawniony przekazuje innym podmiotom uprawnionym, na ich uzasadniony wniosek, kopie wydanych certyfikatów weryfikacji pojazdu kolejowego niezgodnego z TSI wraz z ich uzupełnieniami.

WYKAZ PARAMETRÓW POJAZDU KOLEJOWEGO DO SKONTROLOWANIA W
CELU DOPUSZCZENIA DO EKSPLOATACJI POJAZDÓW KOLEJOWYCH
NIEZGODNYCH Z TSI

1. Dokumentacja ogólna z uwzględnieniem opisu nowego, odnowionego lub zmodernizowanego pojazdu i jego przeznaczenia, projektu, napraw, informacji dotyczących eksploatacji i utrzymania, dokumentacji technicznej.
2. Konstrukcja i części mechaniczne, w tym: integralność mechaniczna i interfejs między pojazdami z uwzględnieniem urządzeń ciągnowo-zderznych, przejść międzywagonowych, wytrzymałość konstrukcji pojazdu i jego wyposażenia, pojemność ładunkowa, bezpieczeństwo bierne w tym zewnętrzna i wewnętrzna wytrzymałość zderzeniowa.
3. Współdziałanie pojazdu z torem i zagadnienia skrajni, w tym: interfejsy mechaniczne z infrastrukturą z uwzględnieniem zachowania statycznego i dynamicznego, skrajni budowli i skrajni ładunkowej, szerokości toru, układów biegowych.
4. Urządzenia hamowania, w tym: urządzenia zapobiegające poślizgowi kół i urządzenia sterowania hamowaniem oraz skuteczność hamowania służbowego, nagłego i postojowego.
5. Kwestie dotyczące pasażerów: urządzenia dla pasażerów i otoczenie, w którym podróżują pasażerowie, w tym okna i drzwi dla pasażerów, wymogi w zakresie dostosowania pojazdu dla osób o ograniczonych możliwościach poruszania się.
6. Warunki środowiskowe i skutki działania sił aerodynamicznych: wpływ środowiska na pojazd oraz wpływ pojazdu na środowisko, w tym warunki aerodynamiczne oraz interfejs między pojazdem a częścią przytorową systemu kolei i interfejs między pojazdem a otoczeniem.
7. Wymogi w zakresie zewnętrznych systemów ostrzegania, oznakowania, funkcji i integralności oprogramowania: zewnętrzne systemy ostrzegania, oznakowanie, funkcjonalność i integralność oprogramowania, w tym funkcje dotyczące bezpieczeństwa mające wpływ na zachowanie pociągu oraz magistrala komunikacyjna pociągu.
8. Pokładowe systemy zasilania i sterowania: w tym pokładowe systemy napędu, zasilania i sterowania, a także interfejs między pojazdem a infrastrukturą zasilającą oraz wszystkie aspekty kompatybilności elektromagnetycznej w tym: dopuszczalne poziomy

zakłóceń generowanych do sieci trakcyjnej oraz wpływu zakłóceń na urządzenia sterowania ruchem kolejowym, poziomy zakłóceń generowanych wewnątrz i na zewnątrz pojazdu oraz rejestratory parametrów jazdy.

9. Urządzenia dla personelu, interfejsy i środowisko: urządzenia pokładowe, interfejsy, warunki i środowisko pracy dla personelu w tym wymagania kabiny maszynisty i interfejsu między pojazdem kolejowym a maszynistą, drużyną trakcyjną, personelem pokładowym i pasażerami.
10. Bezpieczeństwo przeciwpożarowe i ewakuacja; rodzaj zastosowanych materiałów i wyrobów; wyposażenie w urządzenia przeciwpożarowe, oznakowanie awaryjne i gaśnice.
11. Obsługa: w tym urządzenia pokładowe i interfejsy przeznaczone dla czynności obsługowych.
12. Pokładowe urządzenia bezpiecznej kontroli jazdy pociągu i pokładowe urządzenia sterowania ruchem kolejowym: w tym wszystkie urządzenia pokładowe niezbędne dla zapewnienia bezpieczeństwa oraz pokładowe urządzenia bezpiecznej kontroli jazdy pociągów dopuszczonych do jazd po sieci oraz wpływ tych urządzeń na przytorową część systemu kolejowego.
13. Wymogi eksploatacyjne, w tym: szczególne wymogi eksploatacyjne dla pojazdów z uwzględnieniem trybu pracy podczas awarii i przywracania sprawności pojazdu.
14. Kwestie dotyczące ładunków, w tym: szczególne wymogi dotyczące zabezpieczenia ładunków i ochrony środowiska z uwzględnieniem specjalnego wyposażenia wymaganego dla przewozu ładunków niebezpiecznych.

WYKAZ PODMIOTÓW UPRAWNIONYCH DO PRZEPROWADZANIA BADAŃ
NIEZBĘDNYCH DO DOPUSZCZENIA DO EKSPLOATACJI POJAZDÓW
KOLEJOWYCH NIEZGODNYCH Z TSI

1. Instytut Kolejnictwa
ul. Chłopickiego 50
04-275 Warszawa
2. Instytut Pojazdów Szynowych „Tabor”
ul. Warszawska 181
61-055 Poznań
3. Transportowy Dozór Techniczny
ul. Chałubińskiego 8
00-613 Warszawa

UZASADNIENIE

Projektowane rozporządzenie stanowi wykonanie upoważnienia ustawowego określonego w art. 25ta ust. 1 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. *o transporcie kolejowym* (Dz. U. z 2016 r. poz. 1727, z późn. zm.). Zgodnie z brzmieniem delegacji ustawowej minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, dla systemu kolei:

- 1) wykaz składników interoperacyjności dla podsystemów;
- 2) zasadnicze wymagania dotyczące interoperacyjności systemu kolei dla podsystemów i składników interoperacyjności;
- 3) warunki przeprowadzania weryfikacji WE podsystemu;
- 3a) warunki wydawania i aktualizowania deklaracji weryfikacji WE podsystemu;
- 4) treść deklaracji weryfikacji WE podsystemu i pośredniej deklaracji weryfikacji WE podsystemu oraz zakres dokumentacji technicznej załączanej do tych deklaracji;
- 5) procedury weryfikacji pojazdów kolejowych niezgodnych z TSI oraz treść deklaracji weryfikacji pojazdu kolejowego niezgodnego z TSI;
- 6) treść deklaracji WE zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności;
- 7) wykaz parametrów pojazdu kolejowego do skontrolowania w celu dopuszczenia do eksploatacji pojazdów kolejowych niezgodnych z TSI;
- 8) wykaz podmiotów uprawnionych do przeprowadzania badań niezbędnych do dopuszczenia do eksploatacji pojazdów kolejowych niezgodnych z TSI.

W wyniku wejścia w życie ustawy z dnia 13 kwietnia 2016 r. *o systemach oceny zgodności i nadzoru rynku* (Dz. U. poz. 542, z późn. zm.) zmianie uległa terminologia stosowana na gruncie tej ustawy. Dotychczasowy podział na „notyfikowane jednostki certyfikujące”, „notyfikowane laboratoria” i „notyfikowane jednostki kontrolujące” został zniesiony, a ww. pojęcia zostały objęte nowym zbiorczym pojęciem „jednostki notyfikowane”. W związku z tym analogiczna zmiana, na podstawie art. 103 powyższej ustawy, została również wprowadzona w uregulowaniach ustawy z dnia 28 marca 2003 r. *o transporcie kolejowym* (Dz. U. z 2016 r. poz. 1727, z późn. zm.).

Konieczność wydania niniejszego rozporządzenia wynika z faktu, że zgodnie z art. 131 ust. 3 ustawy z dnia 13 kwietnia 2016 r. *o systemach oceny zgodności i nadzoru rynku*, czasowo utrzymane zostało w mocy dotychczasowe rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 25 lutego 2016 r. *w sprawie interoperacyjności systemu kolei* (Dz. U. poz. 254). Powyższy okres przejściowy wygasa jednak z dniem 20 kwietnia 2017 r. (tj. 12 miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy z dnia 13 kwietnia 2016 r. *o systemach oceny zgodności i nadzoru rynku*).

Projektowane rozporządzenie jest dostosowane do ustawy z dnia 28 marca 2003 r. *o transporcie kolejowym*, w brzmieniu nadanym przez art. 103 ustawy z dnia 13 kwietnia 2016 r. *o systemach oceny zgodności i nadzoru rynku*. W porównaniu z dotychczasowym rozporządzeniem Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 25 lutego 2016 r. *w sprawie interoperacyjności systemu kolei*, w tekście projektowanego rozporządzenia zniesiony podział na „notyfikowane jednostki certyfikujące”, „notyfikowane laboratoria” i „notyfikowane jednostki kontrolujące”, a ww. pojęcia zostały objęte nowym zbiorczym pojęciem „jednostki notyfikowane”. Podkreślić należy, że projektowane rozporządzenie powiela rozwiązania, które istnieją już w obowiązującym akcie prawnym, a zmiana dotyczy tylko stosowanej terminologii.

Rozporządzenie wejdzie w życie z dniem 20 kwietnia 2016 r., co wynika ze wspomnianego powyżej art. 131 ust. 3 ustawy z dnia 13 kwietnia 2016 r. *o systemach oceny zgodności i nadzoru rynku*. Przewidywany termin wejścia w życie zapewnia podmiotom objętym rozporządzeniem możliwość dostosowania się do nowych wymagań.

Projektowana regulacja nie zawiera przepisów technicznych w rozumieniu rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. *w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych* (Dz. U. poz. 2039 oraz z 2004 r. poz. 597) i nie podlega notyfikacji Komisji Europejskiej.

Projekt rozporządzenia nie wymaga przedłożenia instytucjom i organom Unii Europejskiej oraz Europejskiemu Bankowi Centralnemu w celu uzyskania opinii, dokonania konsultacji lub uzgodnienia.

Projekt rozporządzenia jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Projekt rozporządzenia zostanie zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronach internetowych Rządowego Centrum Legislacji, zgodnie z § 52 uchwały Nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – *Regulamin pracy Rady Ministrów* (M.P. z 2016 r. poz. 1006 i 1204).

Nazwa projektu: Projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa w sprawie interoperacyjności systemu kolei Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące: Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu: Andrzej Bittel, Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Budownictwa Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu: Maciej Sofiński, specjalista w Departamencie Transportu Kolejowego; tel. 22 630 14 98; maciej.sofinski@mib.gov.pl	Data sporządzenia: 04.01.2017 r. Źródło: Upoważnienie ustawowe Nr w wykazie prac: 123
---	---

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Konieczność wydania niniejszego rozporządzenia wynika z tego, że zgodnie z art. 131 ust. 3 ustawy z dnia 13 kwietnia 2016 r. o systemach oceny zgodności i nadzoru rynku (Dz. U. poz. 542, z późn. zm.) czasowo utrzymane zostało w mocy dotychczasowe rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 25 lutego 2016 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei (Dz. U. poz. 254). Powyższy okres przejściowy wygasa jednak z dniem 20 kwietnia 2017 r. (tj. 12 miesięcy od dnia wejścia w życie ww. ustawy) i należy wydać nowe rozporządzenie.

2. Rekomendowane rozwiązanie, w tym planowane narzędzia interwencji, i oczekiwany efekt

Projektowane rozporządzenie dostosowano do ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2016 r. poz. 1727, z późn. zm.), w brzmieniu nadanym przez art. 103 ustawy z dnia 13 kwietnia 2016 r. o systemach oceny zgodności i nadzoru rynku (Dz. U. poz. 542, z późn. zm.). W porównaniu z dotychczasowym rozporządzeniem Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 25 lutego 2016 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei, w tekście projektowanego rozporządzenia zniesiony podział na „notyfikowane jednostki certyfikujące”, „notyfikowane laboratoria” i „notyfikowane jednostki kontrolujące”, a ww. pojęcia zostały objęte nowym zbiorczym pojęciem „jednostki notyfikowane”. Zmiany dotyczą więc wyłącznie zmiany stosowanej terminologii – a regulacje i procedury ujęte w dotychczas obowiązującym rozporządzeniu nie ulegają zmianie.

3. Jak problem został rozwiązany w innych krajach, w szczególności krajach członkowskich OECD/UE?

Każde państwo członkowskie Unii Europejskiej, poza Republiką Cypru i Republiką Malty, na terenie których nie istnieje system kolei, zobowiązane jest do wdrożenia przepisów unijnych dyrektyw dotyczących transportu kolejowego. Z uwagi na wspólny we wszystkich państwach członkowskich materiał źródłowy, należy spodziewać się, że rozwiązania przyjęte przez inne kraje Unii Europejskiej będą analogiczne do rozwiązań przewidzianych w projekcie rozporządzenia.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Jednostki notyfikowane	4	Baza NANDO	Bezpośrednie
Zarządcy infrastruktury	11	UTK	Pośrednie
Producenci	50	MIR	Pośrednie
Licencjonowani przewoźnicy kolejowi	105	UTK	Pośrednie
Podmioty uprawnione	3	MIB	Pośrednie
Administracja publiczna (Prezes UTK)	1	MIB	Pośrednie

Wskaźniki dotyczące procesu:

Wskaźnik	Wielkość	Źródło danych	Uwagi
Liczba jednostek notyfikowanych	4	Baza NANDO	-

5. Informacje na temat zakresu, czasu trwania i podsumowanie wyników konsultacji

Projekt ramach konsultacji publicznych został przekazany następującym podmiotom:

- 1) PKP S.A.;
- 2) PKP PLK S.A.;
- 3) PKP Cargo S.A.;
- 4) PKP Intercity S.A.;
- 5) Koleje Mazowieckie sp. z o.o.;

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Brak przewidywanych skutków.
--	------------------------------

8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu

<input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy	
Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).	<input type="checkbox"/> tak <input checked="" type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy
<input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby procedur <input type="checkbox"/> skrócenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:	<input type="checkbox"/> zwiększenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zwiększenie liczby procedur <input type="checkbox"/> wydłużenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronizacji.	<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy

Komentarz: brak przewidywanych zmian obciążeń regulacyjnych

9. Wpływ na rynek pracy

Rozporządzenie nie wpłynie na rynek pracy.

10. Wpływ na pozostałe obszary

<input type="checkbox"/> środowisko naturalne <input type="checkbox"/> sytuacja i rozwój regionalny <input type="checkbox"/> inne:	<input type="checkbox"/> demografia <input type="checkbox"/> mienie państwowe	<input type="checkbox"/> informatyzacja <input type="checkbox"/> zdrowie
--	--	---

Omówienie wpływu: Brak przewidywanego wpływu.

11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego

Rozporządzenie wejdzie w życie 20 kwietnia 2017 r., co wynika z art. 131 ust. 3 ustawy z dnia 13 kwietnia 2016 r. o systemach oceny zgodności i nadzoru rynku (Dz. U. poz. 542, z późn. zm.).

12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?

Jako że niniejszy projekt rozporządzenia stanowi element transpozycji prawa UE, ewaluację efektów projektu (w skali całej Unii Europejskiej) przeprowadzi Komisja Europejska zgodnie z przyjętymi przez siebie wytycznymi w tym zakresie.

13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)

-

