

ROZPORZĄDZENIE

MINISTRA INFRASTRUKTURY I ROZWOJU¹⁾

z dnia.....2014 r.

zmieniające rozporządzenie w sprawie interoperacyjności systemu kolei²⁾

Na podstawie art. 25ta ust. 1 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2013 r. poz. 1594, z późn. zm.³⁾) zarządza się, co następuje:

§ 1. W rozporządzeniu Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 7 listopada 2013 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei (Dz. U. poz. 1297) wprowadza się następujące zmiany:

1) w § 2 pkt 3 otrzymuje brzmienie:

„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.”;

2) w § 11 dotychczasową treść oznacza się jako ust. 1 i dodaje się ust. 2 i 3 w brzmieniu:

„2. 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 podmiot uprawniony, gdy spełnione zostaną następujące warunki:

- 1) modernizowany typ pojazdu kolejowego posiada świadectwo dopuszczenia do eksploatacji typu lub zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji;
- 2) możliwość ograniczenia zakresu parametrów została wykazana przez podmiot ubiegający się o wydanie zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji pojazdu kolejowego niezgodnego z TSI z w ramach procesu oceny ryzyka przeprowadzonego zgodnie z przepisami Komisji Europejskiej dotyczącymi wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w zakresie wyceny i oceny ryzyka;

¹⁾ Minister Infrastruktury i Rozwoju kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 4 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 27 listopada 2013 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury i Rozwoju (Dz. U. poz. 1391).

²⁾ Niniejsze rozporządzenie dokonuje w zakresie swojej regulacji wdrożenia dyrektywy Komisji 2014/38/UE z dnia 10 marca 2014 r. zmieniającej załącznik III do dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie (Dz. Urz. UE L 70 z 11.03.2014, str. 20).

³⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2014 r. poz. 644, 768 i 962.

- 3) podmiot uprawniony pozytywnie zaopiniował możliwość ograniczenia zakresu parametrów koniecznych do skontrolowania i określił ich wymagany zakres.

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

- 3) w załączniku nr 2 pkt 1.4.4. otrzymuje brzmienie:

„1.4.4. system kolei powinien być tak zaprojektowany i powinien funkcjonować w taki sposób aby nie powodować wytwarzania niedopuszczalnego poziomu hałasu:

- w budynkach podlegających ochronie akustycznej, zlokalizowanych w obszarach sąsiadujących z infrastrukturą kolejową, w rozumieniu definicji zawartej w art. 3 pkt 3 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE z dnia 21 listopada 2012 r. w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego (Dz. Urz. UE L 343 z 14.12.2012, s. 32), oraz
- w kabinie maszynisty.”;

- 4) Załącznik nr 3 otrzymuje brzmienie określone w załączniku do niniejszego rozporządzenia.

§ 2. 1. Zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji podsystemu strukturalnego wydane przed dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia zachowują ważność przez okres na jaki zostały wydane.

2. Pośrednie certyfikaty weryfikacji WE podsystemu, pośrednie deklaracje weryfikacji WE podsystemu, certyfikaty weryfikacji WE podsystemu, deklaracje weryfikacji WE podsystemu oraz deklaracje zgodności z typem, wydane przed dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia zachowują ważność i uprawniają do ubiegania się o wydanie zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji podsystemu strukturalnego.

3. Do postępowań dotyczących zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji podsystemu strukturalnego wszczętych, a niezakończonych przed dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia stosuje się przepisy dotychczasowe.

§ 3. 1. Zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji pojazdu kolejowego niezgodnego z TSI wydane przed dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia zachowują ważność przez okres na jaki zostały wydane.

2. Certyfikaty weryfikacji pojazdu kolejowego niezgodnego z TSI wydane przed dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia zachowują ważność i uprawniają do ubiegania się o wydanie zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji pojazdu kolejowego niezgodnego z TSI.

3. Do postępowań dotyczących zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji pojazdu kolejowego niezgodnego z TSI wszczętych, a niezakończonych przed dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia stosuje się przepisy dotychczasowe.

§ 4. Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2015 roku.

**MINISTER INFRASTRUKTURY
I ROZWOJU**

ZASTĘPCA DYREKTORA
Departamentu Transportu Kolejowego

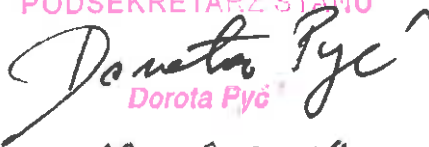

Kamil Wildo

Za zgodność pod względem
prawnym, legislacyjnym i redakcyjnym
Dyrektor Departamentu Prawnego


Dorota Chlebosz
(Radca prawny)

11.09.14

PODSEKRETARZ STANU


Dorota Pyć
12.09.2014

**Załącznik do rozporządzenia Ministra Infrastruktury
i Rozwoju z dnia..... (poz.)
Załącznik nr 3**

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 każdy jego typ procedurze weryfikacji obejmującej:

1.1. procedurę, o której mowa w pkt II.1, przeprowadzaną jednorazowo dla typu, do którego zaliczony został pojazd, oraz

1.2. wybraną przez siebie procedurę, 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 poprzez 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. Podmiot uprawniony dokonuje weryfikacji pojazdu kolejowego niezgodnego z TSI zgodnie z procedurą weryfikacji, wybraną przez wnioskodawcę określoną w pkt II.2 lub pkt II.3.

4. 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. Badanie typu - Moduł A

1.1. Badanie typu jest częścią procedury weryfikacji, poprzez 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 poprzez:

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 próbnego pojazdu kolejowego niezgodnego z TSI, reprezentatywnego dla przewidywanej produkcji, 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 powinien zawierać:

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 powinna zawierać następujące elementy:

1.6.1. ogólny opis typu,

1.6.2. rysunek wykonawczy pojazdu niezgodnego z TSI oraz rysunki i schematy, w szczególności elementów, podzespołów oraz wszelkich obwodów oraz opisy wyjaśniające niezbędne 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 lub częściowo oraz, w przypadku niestosowania tych norm, 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 podmiot uprawniony, który przechowuje dokumentację techniczną dotyczącą certyfikatu badania typu, o wszelkich modyfikacjach, 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. Zgodność z typem w oparciu o system zarządzania jakością w ramach procesu produkcji - Moduł B

2.1. Weryfikacja w oparciu o system zarządzania jakością w ramach procesu produkcji to część procedury weryfikacji, według której wnioskodawca wywiązuje się ze zobowiązań 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 jakości. Wniosek powinien zawierać:

2.3.1.1. nazwę i adres wnioskodawcy oraz, w przypadku wniosku składanego przez upoważnionego przedstawiciela, dodatkowo jego nazwę i adres,

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. wszelkie informacje o pojeździe kolejowym będącym 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 w odniesieniu do jakości procesu produkcji części pojazdu kolejowego niezgodnej 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 2.3.2-2.3.2.2.

2.3.3.1. Zakłada on 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 specyfikacji 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 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, musi wchodzić co najmniej jedna osoba dysponująca, oprócz doświadczenia w zakresie systemów zarządzania jakością, także doświadczeniem w dziedzinie budowy, eksploatacji, technologii produkcji i badań pojazdów kolejowych, jak również 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 i pouczeniem o procedurze odwoławczej. W przypadku gdy ocena systemu zarządzania jakością dostarczyła przekonujących dowodów potwierdzających spełnianie wymagań określonych w pkt 2.3.2-2.3.2.2, 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 wypełnić zobowiązania 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 wszelkich zamierzonych zmianach w tym systemie mających wpływ na projekt, produkcję i kontrolę końcową, badania i funkcjonowanie pojazdu kolejowego, w tym o wszelkich 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 2.3.2-2.3.2.2, 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 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 oraz, w przypadku wniosku składanego przez upoważnionego przedstawiciela, dodatkowo jego nazwę i adres,

2.4.1.2. dokumentację techniczną dotyczącą zatwierdzonego typu, włącznie z certyfikatem badania typu wydanym po ukończeniu procedury określonej w pkt 1 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 (wszelkie 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. wszelkie wymagania techniczne określone we właściwych krajowych specyfikacjach technicznych i dokumentów normalizacyjnych, o których mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 25t ustawy, które należy uwzględnić podczas produkcji, utrzymania lub eksploatacji pojazdu kolejowego,

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, przeprowadzonych badań itd.,

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, o których mowa w pkt 2.2, są objęte 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 wniosek 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 4 do 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 wypełnia zobowiązania wynikające z zatwierdzonego 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 wszelkie niezbędne informacje, w szczególności:

2.5.2.1. dokumentację dotyczącą systemu zarządzania jakością,

2.5.2.2. zapisy dotyczące jakości: protokołów kontroli, wyników badań, danych dotyczących wzorcowania oraz protokołów dotyczących 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, niemniej jednak 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: 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 2.3.2-2.3.2.2, koordynuje działania w zakresie nadzoru prowadzone przez wszelkie

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 pomiędzy 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.

2.5.5.1. W ramach tej koordynacji podmiot uprawniony posiada następujące uprawnienia do:

- otrzymywania wszelkiej dokumentacji (dotyczącej zatwierdzenia i nadzoru) wydawanej przez pozostałe podmioty uprawnione lub akredytowane jednostki certyfikujące system zarządzania jakością,
- uczestniczenia w audytach, o których mowa w pkt 2.5.3, oraz
- 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

specyfikacji technicznych i dokumentów 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. certyfikat 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. certyfikat badania typu, o którym mowa w pkt 1.9 i załączniki 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:

- obliczeniami,
- zastrzeżeniami podmiotu uprawnionego zgłoszonymi przy wykonywaniu czynności związanych z procedurą weryfikacji pojazdu kolejowego niezgodnego z TSI, które nie zostały przez niego wycofane,
- sprawozdaniem podmiotu uprawnionego z przeprowadzonych audytów,
- pośrednimi certyfikatami weryfikacji i pośrednimi deklaracjami weryfikacji, jeżeli zostały wydane,
- kopią certyfikatu badania typu pojazdu kolejowego,
- 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 organów krajowych:

2.7.1. dokumentację, o której 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. Zgodność z typem w oparciu o system zarządzania jakością produktu - Moduł C

3.1. Weryfikacja w oparciu o system zarządzania jakością produktu to część procedury weryfikacji, według której wnioskodawca wywiązuje się ze zobowiązań 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 jakości. Wniosek powinien zawierać:

3.3.1.1. nazwę i adres wnioskodawcy oraz, w przypadku wniosku składanego przez upoważnionego przedstawiciela, dodatkowo jego nazwę i adres,

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. wszelkie istotne informacje o pojeździe kolejowym będącym 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 w odniesieniu do jakości procesu produkcji części pojazdu kolejowego niezgodnej z TSI,

3.3.2.2.2. badań i testów, które będą przeprowadzane po zakończeniu procesu produkcji, oraz częstotliwość ich przeprowadzania,

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 osiągnięcia wymaganej jakości pojazdu kolejowego oraz skuteczności funkcjonowania systemu zarządzania jakością.

3.3.3. Podmiot uprawniony ocenia system zarządzania jakością w celu stwierdzenia, czy spełnia on wymagania określone w pkt 3.3.2-3.3.2.2.

3.3.3.1. Zakłada on 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 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 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.

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, musi wchodzić co najmniej jedna osoba dysponująca, oprócz doświadczenia w zakresie systemów zarządzania jakością, także doświadczeniem w dziedzinie budowy, eksploatacji i badań pojazdów kolejowych, , jak również 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 i pouczeniem o procedurze odwoławczej. W przypadku gdy ocena systemu zarządzania jakością dostarczyła przekonujących dowodów potwierdzających spełnianie wymagań określonych w pkt 3.3.2-3.3.2.2, 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 wypełnić zobowiązania wynikające z zatwierdzonego 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 wszelkich zamierzonych zmianach w tym systemie mających wpływ na kontrolę końcową, badania i funkcjonowanie pojazdu kolejowego, w tym o wszelkich 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 3.3.2-3.3.2.2., 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 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 powinien zawierać:

3.4.1.1. nazwę i adres wnioskodawcy oraz, w przypadku wniosku składanego przez upoważnionego przedstawiciela, dodatkowo jego nazwę i adres,

3.4.1.2. dokumentację techniczną dotyczącą zatwierdzonego typu, włącznie z certyfikatem badania typu wydanym po ukończeniu procedury określonej w pkt 1 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 (wszelkie 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. wszelkie wymagania techniczne określone we właściwych krajowych specyfikacji technicznych i dokumentów normalizacyjnych, o których mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 25t ustawy, które należy uwzględnić podczas produkcji, utrzymania lub eksploatacji pojazdu kolejowego,

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 itd.,

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, o których mowa w pkt 3.2, są objęte 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 wniosek 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 4 do 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 wypełnia zobowiązania wynikające z zatwierdzonego systemu zarządzania jakością.

3.5.2. Wnioskodawca powinien umożliwić podmiotowi uprawnionemu dostęp do stanowisk produkcji, kontroli, badania i przechowywania pojazdów kolejowych w celu dokonania audytów oraz dostarczyć wszelkie niezbędne informacje, w szczególności:

3.5.2.1. dokumentację dotyczącą systemu zarządzania jakością,

3.5.2.2. zapisy dotyczące jakości: protokołów kontroli, wyników badań, danych dotyczących wzorcowania oraz protokołów dotyczących 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, niemniej jednak 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 uwzględni 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: 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, koordynuje działania w zakresie nadzoru prowadzone przez wszelkie 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 pomiędzy 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.

3.5.5.1. W ramach tej koordynacji podmiot uprawniony posiada następujące uprawnienia do:

- otrzymywania wszelkiej dokumentacji (zatwierdzenia i nadzór) wydawanej przez pozostałe podmioty uprawnione lub akredytowane jednostki certyfikujące system zarządzania jakością,
- uczestniczenia w audytach określonych w pkt 3.5.3, oraz

- 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 specyfikacji technicznych i dokumentów 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. certyfikat 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. certyfikat badania typu, o którym mowa w pkt 1.9 i załączniki 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:

- obliczeniami,
- zastrzeżeniami podmiotu uprawnionego zgłoszonymi przy wykonywaniu czynności związanych z procedurą weryfikacji pojazdu kolejowego niezgodnego z TSI, które nie zostały przez niego wycofane,
- sprawozdaniem podmiotu uprawnionego z przeprowadzonych audytów,
- pośrednimi certyfikatami weryfikacji i pośrednimi deklaracjami weryfikacji, jeżeli zostały wydane,
- kopią certyfikatu badania typu pojazdu kolejowego,
- 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 organów krajowych:

3.7.1. dokumentację, o której 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.

UZASADNIENIE

Projektowane rozporządzenie w zakresie swojej regulacji dokonuje wdrożenia dyrektywy Komisji 2014/38/UE z dnia 10 marca 2014 r. zmieniającej załącznik III do dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie (Dz. Urz. UE L 70 z 11.03.2014, str. 20).

Przepisy projektu rozporządzenia służą również doprecyzowaniu procedur weryfikacji pojazdów kolejowych niezgodnych z TSI wynikających z przepisów dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE z dnia 17 czerwca 2008 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie (Dz. Urz. UE L 191 z 18.07.2008, str. 1).

Szczegółowe omówienie rozwiązań przyjętych w projekcie

W stosunku do dotychczas obowiązującej regulacji, w projektowanym rozporządzeniu wprowadzane są następujące zmiany:

1. W § 11 rozporządzenia zostały dodane dwa nowe ustępy wprowadzające możliwość ograniczenia parametrów pojazdu kolejowego koniecznych do skontrolowania w celu dopuszczenia do eksploatacji pojazdów kolejowych niezgodnych z TSI w trzech przypadkach:
 - modernizacji typu pojazdu kolejowego posiadającego świadectwo dopuszczenia do eksploatacji typu lub zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji;
 - gdy możliwość ograniczenia zakresu parametrów została wykazana w ramach procesu oceny ryzyka przeprowadzonego zgodnie z przepisami Komisji Europejskiej dotyczącymi wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w zakresie wyceny i oceny ryzyka;
 - podmiot uprawniony pozytywnie zaopiniował możliwość ograniczenia zakresu parametrów koniecznych do skontrolowania i określił ich wymagany zakres.

Wprowadzenie zmian w tym zakresie jest spowodowane dużą ilością pojazdów kolejowych niezgodnych z TSI, dopuszczanych do eksploatacji po modernizacji, lub pojazdów kolejowych, które zostały dopuszczone do eksploatacji w innym państwie, wobec których nie ma konieczności przeprowadzania pełnej kontroli wszystkich parametrów.

2. Uzupełniono załącznik nr 2: „Zasadnicze wymagania dotyczące interoperacyjności systemu kolei dla podsystemów i składników interoperacyjności” dla podsystemów w zakresie hałasu. Zapisy te wynikają bezpośrednio z wdrożenia dyrektywy Komisji 2014/38/UE z dnia 10 marca 2014 r. zmieniającej załącznik III do dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie (Dz. Urz. UE L 70 z 11.03.2014, str. 20). Uszczegółowienie tego wymagania zasadniczego wynika z konieczności określenia parametrów podstawowych w zakresie hałasu zawartych w Technicznych Specyfikacjach Interoperacyjności (TSI). Dotychczasowe brzmienie tych przepisów było zbyt ogólne i nieprecyzyjne ponieważ odwoływało się do istniejących przepisów, które nie zostały bliżej określone. Dlatego też w celu uniknięcia niejasności i określenia jednolitych wymagań odnośnie do hałasu należało doprecyzować jego brzmienie.
3. Doprecyzowano i ujednolicono procedury weryfikacji pojazdów kolejowych niezgodnych z TSI. Zmiany w tym zakresie wynikają z przepisów dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE z dnia 17 czerwca 2008 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie (Dz. Urz. UE L 191 z 18.07.2008, str. 1). oraz przepisów decyzji Parlamentu Europejskiego i Rady nr 768/2008/WE z dnia 9 lipca 2008 r. w sprawie wspólnych ram dotyczących wprowadzania produktów

do obrotu, uchylającej decyzję Rady 93/465/EWG (Dz. Urz. UE L 218 z 13.8.2008 r., str. 82). Projektowane zmiany w porównaniu z dotychczasowym stanem prawnym określonym w rozporządzeniu Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 7 listopada 2013 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei (Dz. U. z 2013 r. poz. 1297) wprowadzają drugą procedurę weryfikacji pojazdu kolejowego niezgodnego z TSI. Dotychczas obowiązywała tylko jedna procedura. Była to procedura weryfikacji w oparciu o system zarządzania jakością w ramach procesu produkcji. Dodawana procedura pozwala przeprowadzić weryfikację w oparciu o system zarządzania jakością produktu. Za wybór odpowiedniej procedury weryfikacji odpowiedzialny jest wnioskodawca. Przy wyborze procedury weryfikacji bierze on pod uwagę wymagania stawiane przed danym typem pojazdu kolejowego niezgodnego z TSI, warunki produkcji producenta oraz jego podwykonawców, ryzyka związane z procesem eksploatacji danego typu pojazdu (wpływ na interes publiczny, zdrowie i bezpieczeństwo publiczne, środowisko naturalne), złożoność danego typu pojazdu, złożoność mechanizmu produkcji (prosty, skomplikowany), charakter produkcji (duże serie, małe serie, produkcja na zamówienie). Wybrana procedura powinna być proporcjonalna do wyżej wymienionych wymagań.

Wprowadzenie drugiej procedury wynika z przepisów art. 26 ust. 5 lit b dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE z dnia 17 czerwca 2008 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie (Dz. Urz. UE L 191 z 18.07.2008, str. 1). Procedury są określone na podstawie załącznika nr 2 do decyzji Parlamentu Europejskiego i Rady nr 768/2008/WE z dnia 9 lipca 2008 r. w sprawie wspólnych ram dotyczących wprowadzania produktów do obrotu, uchylającej decyzję Rady 93/465/EWG (Dz. Urz. UE L 218 z 13.08.2008, str. 82). Wykorzystanie drugiej procedury wpłynie na skrócenie czasu potrzebnego na przeprowadzenie weryfikacji pojazdu kolejowego niezgodnego z TSI oraz na zmniejszenie jej kosztów. Jednakże wybór pomiędzy poszczególnymi procedurami powinien odbywać się każdorazowo w oparciu o szczegółowe wymagania stawiane przed danym typem pojazdu kolejowego niezgodnego z TSI oraz warunki produkcji konkretnego producenta i jego podwykonawców.

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. Nr 239, poz. 2039 oraz z 2004 r. Nr 65, 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, o której mowa w § 39 uchwały Nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M. P. poz. 979).

Zgodnie z ustawą z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414, z późn. zm.) projekt rozporządzenia zostanie udostępniony na stronach urzędowego informatora teleinformatycznego – Biuletynu Informacji Publicznej. Stosownie do postanowień § 52 uchwały Nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów projekt rozporządzenia został zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legislacji.

Projekt rozporządzenia jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Nazwa projektu Projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju zmieniającego rozporządzenie w sprawie interoperacyjności systemu kolei Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu Zbigniew Klepacki, Podsekretarz Stanu Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu Kamil Wilde, Zastępca Dyrektora Departamentu Transportu Kolejowego; tel. 22 630 13 00; sekretariatDTK@mir.gov.pl	Data sporządzenia 1.07.2014 r. Źródło: Dyrektywa Komisji 2014/38/UE z dnia 10 marca 2014 r. zmieniającej załącznik III do dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie (Dz. Urz. UE L 70 z 11.03.2014, str. 20). Nr w wykazie prac 442
--	---

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Określenie zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności systemu kolei w zakresie hałasu.
Ujednolicenie krajowych procedur dopuszczania do eksploatacji pojazdów kolejowych niezgodnych z TSI.

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

Wprowadzenie jednolitych procedur dopuszczania do eksploatacji pojazdów kolejowych niezgodnych z TSI, które nie podlegają dopuszczaniu zgodnie z wymaganiami zawartymi w TSI, oraz doprowadzenie do harmonizacji krajowego systemu dopuszczania do eksploatacji tych pojazdów z systemem dopuszczeń opartym na zasadach oceny zgodności i wspólnego rynku stosowanego w innych państwach członkowskich UE.

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

Procedury dopuszczania do eksploatacji stosowane w innych państwach członkowskich UE od ponad 10 lat są stopniowo dostosowywane do zasady tzw. nowego podejścia opartego na systemie oceny zgodności. Takie podejście do dopuszczania stosowane jest m.in. w Wielkiej Brytanii, Holandii, Włoszech, Francji Niemczech (źródło: Progress with Railway Interoperability in the EU, Raport roczny, Europejska Agencja Kolejowa 2013). Podejście to opiera się na ustaleniu jednolitych wymagań technicznych dla tych samych produktów oraz jednolitych procedur wprowadzania do obrotu i dopuszczania do eksploatacji.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
zarządcy infrastruktury	7	Urząd Transportu Kolejowego	zmiana sposobu przygotowywania dokumentów przetargowych, zmiana sposobu dopuszczania do eksploatacji podsystemów strukturalnych
przewoźnicy kolejowy	104	Urząd Transportu Kolejowego	zmiana sposobu przygotowywania dokumentów przetargowych, zmiana sposobu dopuszczania do eksploatacji podsystemów strukturalnych
Jednostki uprawnione do prowadzenia badań technicznych pojazdów kolejowych niezgodnych z TSI	3	Urząd Transportu Kolejowego	Zmiana procedur weryfikacji pojazdów kolejowych niezgodnych z TSI
Jednostki notyfikowane	5	Urząd Transportu Kolejowego	Zmiana sposobu przeprowadzania weryfikacji podsystemów strukturalnych w zakresie parametrów hałasu
Producenci pojazdów kolejowych oraz firmy zajmujące się budową, naprawą, modernizacją infrastruktury kolejowej i	170	Katalog Firm Polskiej Izby Producentów Urządzeń i Usług na Rzecz Kolei; Forum Kolejowe - Railway Business Forum (RBF) - związek	Zmiana sposobu przeprowadzania weryfikacji podsystemów strukturalnych

taboru		prywatnych przedsiębiorstw prowadzących na terenie Rzeczypospolitej Polskiej działalność gospodarczą związaną z transportem kolejowym	
--------	--	---	--

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

Podczas konsultacji społecznych projekt zostanie przekazany następującym podmiotom:

1. Urząd Transportu Kolejowego
2. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
3. PKP Cargo S.A.
4. PKP Intercity S.A.
5. Przewozy Regionalne Sp. z o.o.
6. PKP Linia Hutnicza Szerokotorowa Sp. z o.o.
7. Koleje Mazowieckie Sp. z o.o.
8. Szybka Kolej Miejska Sp. z o.o.
9. Instytut Kolejnictwa
10. Instytut Pojazdów Szynowych TABOR
11. Certyfikacja Infrastruktury Transportu Sp. z o.o.
12. Transportowy Dozór Techniczny
13. Stowarzyszenie na rzecz Interoperacyjności i Rozwoju Transportu Szynowego
14. Izba Gospodarcza Transportu Lądowego
15. Polska Izba Producentów Urządzeń i Usług na Rzecz Kolei
16. Związek Niezależnych Przewoźników Kolejowych
17. Stowarzyszenie Ekspertów i Menadżerów Transportu Szynowego
18. Komisja Krajowa Niezależnego Samorządnego Związku Zawodowego „Solidarność”
19. Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych
20. Forum Związków Zawodowych

6. Wpływ na sektor finansów publicznych

(ceny stałe z r.)	Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]											
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Łącznie (0-10)
Dochody ogółem												
budżet państwa												
JST												
pozostałe jednostki (oddzielnie)												
Wydatki ogółem												
budżet państwa												
JST												
pozostałe jednostki (oddzielnie)												
Saldo ogółem												
budżet państwa												
JST												
pozostałe jednostki (oddzielnie)												

Źródła finansowania	
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Rozporządzenie nie spowoduje obciążenia budżetu państwa i budżetów jednostek samorządu terytorialnego.

7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe

Skutki

Czas w latach od wejścia w życie zmian		0	1	2	3	5	10	Łącznie (0-10)
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z r.)	duże przedsiębiorstwa							
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw							
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa	Projektowane przepisy spowodują iż: 1) producenci oraz wykonawcy będą musieli podczas projektowania, budowy i końcowych prób podsystemu strukturalnego uwzględniać zasadnicze wymagania w zakresie hałasu emitowanego przez system kolei. Spowoduje to iż będą musieli w taki sposób dostosować proces produkcji aby ich wyroby spełniały jednolite wymagania dotyczące hałasu, 2) producenci pojazdów kolejowych będą musieli stosować jednolite procedury według których dany typ pojazdu będzie certyfikowany i dopuszczany do eksploatacji. Ponadto będą mieć możliwość wyboru odpowiedniej procedury w zależności od szczegółowych wymagań dotyczących pojazdu. Różnice pomiędzy procedurami będą skutkować różnym czasem trwania całego procesu certyfikacji oraz różnymi kosztami tego procesu. Jednakże ich wprowadzenie przyczyni się do ujednolicenia procesu certyfikacji ponieważ są to procedury oparte na horyzontalnych przepisach dotyczących modułów oceny zgodności określonych w decyzji Parlamentu Europejskiego i Rady nr 768/2008/WE z dnia 9 lipca 2008 r. w sprawie wspólnych ram dotyczących wprowadzania produktów do obrotu, uchylającej decyzję Rady 93/465/EWG (Dz. Urz. UE L 218 z 13.08.2008, str. 82), 3) producenci pojazdów kolejowych oraz ich podwykonawcy będą musieli spełniać jednolite standardy i wymagania dotyczące jakości procesu produkcji i produktów końcowych.						
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	Projektowane przepisy spowodują iż: 1) producenci oraz podwykonawcy będą musieli podczas projektowania, budowy i końcowych prób podsystemu strukturalnego uwzględniać zasadnicze wymagania w zakresie hałasu emitowanego przez system kolei. Spowoduje to iż będą musieli w taki sposób dostosować proces produkcji aby ich wyroby spełniały jednolite wymagania dotyczące hałasu, 2) firmy uczestniczące w produkcji pojazdów kolejowych będą musiały spełniać jednolite standardy i wymagania dotyczące jakości procesu produkcji i produktów końcowych.						
Niemierzalne	(dodaj/usuń)	Przepisy rozporządzenia będą wpływać na praktykę inżynierską w zakresie budowy, remontów i modernizacji sieci kolejowej w Polsce i jej elementów. Będą również oddziaływać na producentów pojazdów kolejowych. Przepisy zostały dostosowane do procedur oceny zgodności wynikających z horyzontalnych decyzji UE w tym zakresie. Pozwoli to ujednolicić i usprawnić proces certyfikacji i wprowadzania do eksploatacji pojazdów kolejowych. Rozporządzenie będzie stymulować podniesienie poziomu technicznego i sprawności funkcjonowania systemu kolei, wpłynie na pozytywnie na profesjonalizację działalności producentów, podmiotów uprawnionych do przeprowadzania badań technicznych oraz jednostek notyfikowanych a poprzez to wpłynie pozytywnie na konkurencyjność gospodarki. Stosowanie procedur oceny zgodności wpłynie na konkurencyjność wśród producentów na rynku oraz przyczyni się do likwidacji barier w rozwoju rynku wewnętrznego.						
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń								
8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu								
☐ nie dotyczy								
Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).				☐ tak ☒ nie ☐ nie dotyczy				

☐ zmniejszenie liczby dokumentów ☐ zmniejszenie liczby procedur ☒ skrócenie czasu na załatwienie sprawy ☐ inne:	☐ zwiększenie liczby dokumentów ☒ zwiększenie liczby procedur ☐ wydłużenie czasu na załatwienie sprawy ☐ inne:
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronizacji.	☒ tak ☐ nie ☐ nie dotyczy

Komentarz: po wejściu w życie projektowanych rozwiązań zostaną ujednolicone procedury weryfikacji pojazdów niezgodnych z TSI. Projektowane zmiany w porównaniu z dotychczas obowiązującym stanem prawnym określonym w rozporządzeniu Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 7 listopada 2013 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei (Dz. U. z 2013 r. poz. 1297) wprowadzają drugą procedurę weryfikacji pojazdu kolejowego niezgodnego z TSI. Dotychczas obowiązywała tylko jedna procedura. Była to procedura weryfikacji w oparciu o system zarządzania jakością w ramach procesu produkcji. Dodawana procedura pozwala przeprowadzić weryfikację w oparciu o system zarządzania jakością produktu. Wyboru pomiędzy procedurami dokonuje sam wnioskodawca. Wprowadzenie drugiej procedury wynika z przepisów art. 26 ust. 5 lit b dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE z dnia 17 czerwca 2008 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie (Dz. Urz. UE L 191 z 18.07.2008, str. 1). Procedury są określone na podstawie załącznika nr 2 do decyzji Parlamentu Europejskiego i Rady nr 768/2008/WE z dnia 9 lipca 2008 r. w sprawie wspólnych ram dotyczących wprowadzania produktów do obrotu, uchylającej decyzję Rady 93/465/EWG (Dz. Urz. UE L 218 z 13.08.2008, str. 82). Wykorzystanie drugiej procedury wpłynie na skrócenie czasu potrzebnego na przeprowadzenie weryfikacji pojazdu kolejowego niezgodnego z TSI oraz na zmniejszenie jej kosztów. Jednakże wybór pomiędzy poszczególnymi procedurami powinien odbywać się każdorazowo w oparciu o szczegółowe wymagania stawiane przed danym typem pojazdu kolejowego niezgodnego z TSI oraz warunki produkcji konkretnego producenta i jego podwykonawców. Ponadto projektowane przepisy uszczegóławiają zasadnicze wymagania dotyczące hałasu, które będą musiały być spełniane przez nowoprojektowane i nowobudowane podsystemy strukturalne. Wdrożenie tych przepisów wynika bezpośrednio z dyrektywy Komisji 2014/38/UE z dnia 10 marca 2014 r. zmieniającej załącznik III do dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie (Dz. Urz. UE L 70 z 11.03.2014, str. 20).

9. Wpływ na rynek pracy

Rozporządzenie nie wpłynie na rynek pracy.

10. Wpływ na pozostałe obszary

☒ środowisko naturalne ☐ sytuacja i rozwój regionalny ☐ inne:	☐ demografia ☐ mienie państwowe	☐ informatyzacja ☒ zdrowie
---	--	--

Omówienie wpływu	Zmniejszenie poziomu hałasu emitowanego przez transport kolejowy. Wprowadzenie kontroli parametrów w tym zakresie.
------------------	---

11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego

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

Miernik: ilość pojazdów kolejowych niezgodnych z TSI dopuszczonych do eksploatacji
 Obniżenie poziomu hałasu w środowisku kolejowym

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