

ROZPORZĄDZENIE

MINISTRA INFRASTRUKTURY I BUDOWNICTWA¹⁾

z dnia 2015 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 2015 r. poz. 1297, 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) ustawa – ustawę z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym;

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

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 2015 r. poz. 1741, 1753 i 1777.

- 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 pojazdu kolejowego, który występuje do notyfikowanej jednostki certyfikującej, 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 osiąгах 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 notyfikowanej jednostce certyfikującej 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. Notyfikowana jednostka certyfikująca, 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 notyfikowana jednostka certyfikująca 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 notyfikowanej jednostce certyfikującej dostęp do:

- 1) placów budowy, warsztatów produkcyjnych, przestrzeni składowania oraz w stosownych przypadkach do urządzeń produkcyjnych lub testujących oraz do wszelkich

innych pomieszczeń, jakie notyfikowana jednostka certyfikująca 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. Notyfikowana jednostka certyfikująca 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. Notyfikowana jednostka certyfikująca 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 notyfikowaną jednostkę certyfikującą 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 na informatycznym nośniku danych, w rozumieniu art. 3 pkt 1 ustawy z dnia 17 lutego 2005 r. o informatyzacji działalności podmiotów realizujących zadania publiczne (Dz. U. z 2014 r. poz. 1114), w postaci dokumentu elektronicznego pozbawionego możliwości jego modyfikacji.

8. Wnioskodawca przechowuje kopię dokumentacji 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 notyfikowanych jednostek certyfikujących, które przeprowadziły procedurę weryfikacji WE podsystemu z zasadniczymi wymaganiami;
- 6) nazwy i adresy oraz numery identyfikacyjne notyfikowanych jednostek certyfikujących, notyfikowanych jednostek kontrolujących lub notyfikowanych laboratoriów, które przeprowadziły ocenę zgodności z innymi przepisami Unii Europejskiej, o ile była ona wymagana;
- 7) nazwy i adresy notyfikowanych jednostek certyfikujących, 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 w 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 – także firmę i adres producenta;
- 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, wykonawca modernizacji, 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 notyfikowanej jednostki certyfikującej 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 modernizacji, dla których nie jest wymagane uzyskanie zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji, oraz odnowień.

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 notyfikowanych jednostek certyfikujących, 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. 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 są załączane do wniosku 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.

4. Do procedur weryfikacji WE podsystemów z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności systemu kolei, o wszczęciu których Prezes Urzędu Transportu Kolejowego został poinformowany przed dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia, zgodnie z art. 25cb ust. 3 ustawy, i niezakończonych przed tym dniem, stosuje się przepisy dotychczasowe.

§ 17. 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 są załączane do wniosku 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.

§ 18. Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem 1 marca 2016 r.⁴⁾

**MINISTER INFRASTRUKTURY
I BUDOWNICTWA**

⁴⁾ Niniejsze rozporządzenie było poprzedzone rozporządzeniem Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 6 listopada 2013 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei (Dz. U. poz. 1297 oraz z 2014 r. poz. 1976), które traci moc z dniem wejścia w życie ustawy z dnia 25 września 2015 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (Dz. U. poz. 1741).

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 GSM-R,
- 4.1.5. radio GSM-R na potrzeby transmisji danych ETCS,
- 4.1.6. karta SIM 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 wagonów pasażerskich:

- 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 wagonów pasażerskich 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. wytrzymywały 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 środkom ostrożności lub nieprzekraczającym maksymalnym parametrom jakościowym oraz maksymalnym sugerowanym środkom 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 umożliwia 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 ułatwiania 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 utrzymania 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 utrzymania 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 ruchu kolejowego

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 aplikacji 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 zróżnicowania 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

poświadczą, 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 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. 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 jakości. 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 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 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 uwzględni 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 jakości. 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 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 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 zatwierdzonego 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 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, 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

1. Informacje ogólne

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 2015 r. poz. 1297, z późn. zm.), zwanej dalej „ustawą”, w brzmieniu nadanym przez ustawę z dnia 25 września 2015 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (Dz. U. poz. 1741), zwaną dalej „ustawą zmieniającą”. Zgodnie z nowym 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 związku ze zmianą delegacji do wydania rozporządzenia dotychczasowe rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 6 listopada 2013 r. *w sprawie interoperacyjności systemu kolei* (Dz. U. poz. 1297 oraz Dz. U. z 2014 r. poz. 1976) wydane na tej podstawie utraci moc z dniem 1 marca 2016 r., a więc z dniem wejścia w życie ustawy zmieniającej. Niezbędne staje się tym samym wydanie nowego rozporządzenia wykonującego delegację określoną w art. 25ta ust. 1 ustawy.

Rozszerzenie delegacji ustawowej do wydania rozporządzenia miało na celu umożliwienie transpozycji do polskiego porządku prawnego dyrektywy Komisji 2014/106/UE z dnia 5 grudnia 2014 r. zmieniającej załączniki V i VI do dyrektywy Parlamentu Europejskiego

i Rady 2008/57/WE w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie (Dz. Urz. UE L 355 z 12.12.2014 r., str. 42), zwanej dalej „dyrektywą 2014/106/UE”. Przedmiotowa dyrektywa wprowadza zmiany w obszarze treści deklaracji weryfikacji WE podsystemów (załącznik I do dyrektywy) oraz warunków przeprowadzania weryfikacji WE podsystemu (załącznik II). Dotyczą one głównie wprowadzenia procedury postępowania w przypadku wprowadzania modyfikacji w podsystemie objętym deklaracją weryfikacji WE. W związku z powyższym, aby uniknąć wątpliwości prawnych odnośnie możliwości uregulowania ww. kwestii w rozporządzeniu wydanym na mocy dotychczasowej delegacji, w ustawie zmieniającej rozszerzono ją o pkt 3a, który umożliwia określenie w rozporządzeniu warunków wydawania i aktualizowania deklaracji WE podsystemu. Zmiana ta pozwoli na wdrożenie przepisów dyrektywy 2014/106/UE w ramach nowego rozporządzenia.

2. Szczegółowy opis zmian w stosunku do obecnego rozporządzenia

2.1. Definicje

Do katalogu definicji, określonego w § 2 rozporządzenia, dodawane są trzy nowe definicje, które są niezbędne dla prawidłowej implementacji przepisów dyrektywy 2014/106/UE. Dotyczą one pojęć „wymiany w ramach utrzymania”, „parametrów podstawowych” i „modyfikacji”. Treść pierwszych dwóch z nich została przygotowana na podstawie analogicznych definicji zawartych odpowiednio w lit. p i k w art. 2 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 r., str. 1, z późn. zm.), zwanej dalej „dyrektywą 2008/57/WE”. W przypadku definicji „wymiany w ramach utrzymania” została ona uzupełniona o wskazanie, że części montowane do podsystemu mogą również posiadać lepsze funkcje i osiągi. Oryginalna definicja zawarta w dyrektywie dopuszcza wymianę jedynie na części o identycznych funkcjach i osiąгах, co w niedalekiej przyszłości – wraz z produkcją nowszych odpowiedników dotychczas stosowanych części – mogłoby niepotrzebnie ograniczać możliwość zastosowania tego przepisu i generować nadmierne obciążenia po stronie podmiotów.

Definicja „modyfikacji” została przygotowana na bazie pkt 110 zalecenia Komisji (UE) 2014/897/UE z dnia 5 grudnia 2014 r. w sprawie *kwestii związanych z dopuszczaniem do eksploatacji i użytkowaniem podsystemów strukturalnych i pojazdów na podstawie dyrektyw Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE i 2004/49/WE* (Dz. Urz. UE L 355 z 12.12.2014 r., str. 59), zwanego dalej „zaleceniem 2014/897/UE”, oraz przepisów pkt 2 załącznika V do dyrektywy 2008/57/WE w brzmieniu wprowadzonym dyrektywą

2014/106/UE. W celu jasnego rozdzielenia nowego mechanizmu zarządzania modyfikacjami od istniejących już rozwiązań prawnych w zakresie odnowień czy modernizacji podsystemów, pozostawiono te dwa pojęcia poza definicją „modyfikacji”. Zabieg ten pozwoli również na uniknięcie ewentualnych nieporozumień na tle interpretacji nowych przepisów, w sytuacji gdy te łączyłyby w jednej definicji pojęcia „odnowienia” i „modernizacji”, które posiadają już swoje definicje w art. 4 pkt 43 i 44 ustawy.

Dodatkowo w definicji „wnioskodawcy”, określonej w § 2 pkt 2 rozporządzenia, doprecyzowano, że upoważniony przedstawiciel producenta powinien mieć siedzibę na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej. Zmiana ta ma na celu zachowanie spójności z ustawą.

2.2. Zakres odpowiedzialności jednostki notyfikowanej w kontekście dokumentacji

W § 7 ust. 5 rozporządzenia doprecyzowano, w ślad za pkt 2.3.4. w załączniku II do dyrektywy 2014/106/UE, że jednostka notyfikowana jest odpowiedzialna za zebranie dokumentacji technicznej w zakresie właściwym dla realizowanych przez nią czynności. Przepis ten (podobnie jak kilka innych wynikających z transponowanej dyrektywy) ma na celu wyraźne zaznaczenie faktu, że w proces weryfikacji WE może być zaangażowana więcej niż jedna jednostka notyfikowana.

2.3. Zawartość deklaracji weryfikacji i dokumentacji technicznej

W § 8 ust. 1 rozporządzenia doprecyzowano dotychczasowy katalog niezbędnych informacji, jakie muszą być umieszczone w deklaracji weryfikacji WE podsystemu infrastruktura, energia, sterowanie i tabor dla pojazdów zgodnych z TSI poprzez uzupełnienie o:

- odniesienie do TSI i odpowiednich przepisów krajowych (pkt 1),
- odniesienie do TSI lub ich części, zgodność z którymi nie została zbadana podczas procedury weryfikacji WE, oraz do przepisów krajowych, mających zastosowanie w określonych przypadkach (pkt 2),
- wskazanie numeru identyfikacyjnego notyfikowanej jednostki certyfikującej (pkt 5),
- wskazanie danych identyfikacyjnych innych jednostek zaangażowanych w procedurę weryfikacji WE (pkt 6 – 8).

Ponadto w ust. 5 doprecyzowano, że zarówno deklaracja weryfikacji WE podsystemu, pośrednia deklaracja weryfikacji WE podsystemu, jak i dokumentacja techniczna, do nich dołączana, powinny być sporządzone w języku polskim.

W odniesieniu do deklaracji weryfikacji podsystemu tabor w zakresie pojazdów niezgodnych z TSI wymagane zmiany dotyczące jej zawartości ograniczają się wyłącznie do dodania obowiązku wskazania nazwy i adresu jednostki oceniającej sporządzającej raport w sprawie

oceny bezpieczeństwa, o ile został on sporządzony.

Dodatkowo, w § 8 ust. 2 pkt 1 rozporządzenia doprecyzowano w ślad za dyrektywą, że rysunki i schematy dołączane do dokumentacji technicznej podsystemów infrastruktura, energia, sterowanie i tabor dla pojazdów zgodnych z TSI powinny być sporządzone w stopniu szczegółowości wystarczającym do udokumentowania przeprowadzonej weryfikacji zgodności. Zmiana w pkt 7 dotyczy z kolei zmiany nieaktualnego odwołania do przepisów rozporządzenia Komisji (WE) nr 352/2009 z dnia 24 kwietnia 2009 r. w sprawie przyjęcia wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w zakresie wyceny i oceny ryzyka, o której mowa w art. 6 ust. 3 lit. a dyrektywy 2004/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz. Urz. UE L 108 z 29.04.2009, str. 4), zwanego dalej „rozporządzeniem nr 352/2009”, które zostało zastąpione rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) nr 402/2013 z dnia 30 kwietnia 2013 r. w sprawie wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w zakresie wyceny i oceny ryzyka i uchylające rozporządzenie (WE) nr 352/2009 (Dz. Urz. UE L 121 z 03.05.2013 r., str. 8), zwanym dalej „rozporządzeniem nr 402/2013”. Z uwagi jednak na przejściowe stosowanie dwóch rozporządzeń (na podstawie art. 2 ust. 6 rozporządzenia nr 402/2013, który utrzymuje w mocy przepisy rozporządzenia nr 352/2009 w odniesieniu do projektów, które były na zaawansowanym etapie realizacji w momencie wejścia w życie nowych przepisów), odwołanie sformułowano bez wskazywania konkretnego aktu prawnego, a zamiast tego posługując się zwrotem powszechnie używanym w przepisach Unii Europejskiej, jak również funkcjonującym w przepisach krajowych np. w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 10 grudnia 2014 r. zmieniającym rozporządzenie w sprawie ogólnych warunków technicznych eksploatacji pojazdów kolejowych (Dz. U. z 2015 r., poz. 25).

2.4. Zarządzanie modyfikacjami w podsystemach dopuszczonych do eksploatacji

Rozporządzenie wprowadza nowy § 10, w którym nakreślono zasady dokonywania procedury weryfikacji WE podsystemów w przypadku wprowadzania do nich modyfikacji. W celu pełnego opisania tych zasad projektując przepisy w tym zakresie, obok wymagań dyrektywy 2014/106/UE, wzięte pod uwagę zostało również zalecenie 2014/897/UE.

Projektowane rozporządzenie przewiduje trzy rodzaje modyfikacji, jakie mogą być wprowadzane do podsystemów, które zostały szczegółowo zdefiniowane w § 2 pkt 6 rozporządzenia. Warto przy tym ponownie podkreślić, że pojęcie „modyfikacji” nie obejmuje modernizacji oraz odnowień, dodatkowo zaś cały proces zarządzania modyfikacjami nie dotyczy „wymian w ramach utrzymania”, na co wskazuje § 10 ust. 1.

Proces zarządzania modyfikacjami składać się będzie z dwóch etapów. W pierwszej

kolejności podmiot dokonuje analizy modyfikacji i zasadności zaangażowania notyfikowanej jednostki certyfikującej, zgodnie z § 10 ust. 1 rozporządzenia, a następnie przeprowadza stosowne zmiany w dokumentacji podsystemu, według zasad określonych w § 10 ust. 2 lub 3 rozporządzenia – w zależności od rodzaju wprowadzanej modyfikacji.

Zgodnie z dyrektywą 2014/106/UE za określenie rodzaju modyfikacji, zgodnie z § 2 pkt 6 lit. b lub c rozporządzenia, odpowiedzialny jest podmiot wprowadzający modyfikację. Pojęcie to wydaje się jednak zbyt ogólne i niejednoznaczne, aby możliwe było jego wprowadzenie do rozporządzenia. Nieco inaczej kwestię tą przedstawia zalecenie 2014/897/UE, które w pkt 113 wskazuje, że zarządzanie modyfikacjami to zadanie producentów lub podmiotów zamawiających. Nie wydaje się jednak, aby tak drastyczne ograniczenie kręgu podmiotów zaangażowanych w procedurę zarządzania modyfikacją, było właściwe, zważywszy, że takie ograniczenie nie znajduje potwierdzenia w dyrektywie 2014/106/UE.

Z tego względu określając katalog podmiotów, które będą uprawnione do realizacji procedur opisanych w § 10 rozporządzenia posiłkowano się przepisami ustawy oraz rozporządzenia, które – oprócz producenta oraz podmiotu zamawiającego – w różnych przepisach dotyczących interoperacyjności systemu kolei wymieniają również takie rodzaje podmiotów, jak upoważniony przedstawiciel producenta mający siedzibę na terytorium państwa członkowskiego Unii Europejskiej, przewoźnik kolejowy, zarządca infrastruktury, dysponent, wykonawca modernizacji, inwestor czy importer. Projektodawca nie znalazł uzasadnienia dla pominięcia w przepisach § 10 rozporządzenia któregokolwiek podmiotu z powyższych z uwagi na jego możliwe zaangażowanie w proces zarządzania modyfikacją.

Należy jednak podkreślić, że nie wszystkie wymienione podmioty muszą dokonywać procesu opisanego w § 10 rozporządzenia. Proces ten musi być bowiem wykonany tylko raz w odniesieniu do danej modyfikacji, a zatem wystarczające jest, aby dokonał go wyłącznie jeden z wymienionych podmiotów.

Zgodnie z projektowanym § 10 ust. 1 podmiot wykazuje, czy modyfikacja wpływa na zasadnicze cechy konstrukcyjne podsystemu, które są istotne dla zgodności z parametrami podstawowymi. Przepisy europejskie nie wskazują, na czym konkretnie to „wykazanie” ma polegać, ani wobec kogo ma być dokonywane. Należy w związku z tym spodziewać się, że znaczenie tego pojęcia będzie sprowadzało się do zapewnienia gotowości podmiotu do uzasadnienia podjętej przez siebie decyzji w przypadku jej zakwestionowania.

Ponadto sposób konstrukcji przepisów § 10 rozporządzenia, oparty na pojęciach „zasadniczych cech konstrukcyjnych podsystemu” i „parametrów podstawowych” jest zbieżny z przepisami dyrektywy 2014/106/UE oraz zalecenia 2014/897/UE. Ustawodawca

europejski wyraźnie pozostawił w tym kontekście pewną elastyczność po stronie podmiotów i z tego względu na gruncie rozporządzenia nie jest możliwe dokładne dookreślenie tych pojęć. Wynika to również z trudności w ujęciu w przepisach wszystkich możliwych do zaistnienia sytuacji. Z uwagi na powyższe uwarunkowania zasadne wydaje się wypracowanie przez wszystkie zainteresowane podmioty działające w sektorze kolejowym wytycznych dotyczących interpretacji i stosowania przepisów § 10 rozporządzenia.

W przypadku stwierdzenia, że modyfikacja wpływa na zasadnicze cechy konstrukcyjne podsystemu, które są istotne dla zgodności z parametrami podstawowymi, podmiot musi rozważyć, czy dana modyfikacja spełnia przesłanki uznania jej za modernizację lub odnowienie w rozumieniu art. 4 pkt 43 i 44 ustawy. Ponadto podmiot podejmuje również decyzję, czy niezbędne jest zaangażowanie notyfikowanej jednostki certyfikującej w celu przeprowadzenia weryfikacji podsystemu w zakresie dokonanych zmian, co wynika z pkt 113 zalecenia 2014/897/UE.

Po przeprowadzeniu procesu, o którym mowa w § 10 ust. 1 rozporządzenia, podmiot dysponuje wiedzą, do jakiej kategorii może zostać zaliczona wprowadzana przez niego modyfikacja, od czego uzależnione jest jego dalsze postępowanie. Postępowanie w przypadku zmian niebędących odnowieniem lub modernizacją, które nie wpływają na zasadnicze cechy konstrukcyjne podsystemu istotne dla zgodności z parametrami podstawowymi, ale jednocześnie nie spełniają przesłanek zakwalifikowania jako „wymiany w zakresie utrzymania”, określa § 10 ust. 2. Przepis ten zobowiązuje podmiot do opracowania aneksu do deklaracji weryfikacji WE, w którym zaktualizowane zostaną odniesienia do dokumentów zawartych w dokumentacji technicznej, stanowiące zgodnie z § 8 ust. 1 pkt 5 zmienianego rozporządzenia, obowiązkowy element takiej deklaracji. Przyjęta w rozporządzeniu konstrukcja przepisu, oparta na wydaniu aneksu do deklaracji weryfikacji WE, wynika z wymogów pkt 2.1 załącznika V do dyrektywy 2008/57/WE, w brzmieniu wprowadzonym dyrektywą 2014/106/UE, które wskazuje na brak potrzeby sporządzenia nowej deklaracji weryfikacji WE. Dodatkowo sporządzenie aneksu zamiast wydania nowej deklaracji weryfikacji WE podsystemu wydaje się również uzasadnione z uwagi na fakt, że zarządzać modyfikacją niekoniecznie musi ten sam podmiot, który pierwotnie wystawił deklarację weryfikacji. Tym samym aneks, jako odrębny dokument, który może być również wystawiony przez odrębny podmiot, będzie w sposób jasny odzwierciedlał zakres odpowiedzialności za dokonane zmiany w podsystemie – w przypadku aneksu będzie to podmiot go wystawiający, zaś w pozostałym, niezmienionym zakresie – odpowiedzialność nadal spoczywać będzie na podmiocie, który wystawił deklarację weryfikacji WE

podsystemu.

W przypadku modyfikacji wpływających na zasadnicze cechy konstrukcyjne podsystemu, które są istotne dla zgodności z parametrami podstawowymi, ale niebędących modernizacją wymagającą uzyskania nowego zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji, niezbędne jest przeprowadzenie postępowania opisanego w § 10 ust. 3. Podmiot sporządza zatem uzupełniającą deklarację weryfikacji WE, która odnosi się jednak tylko i wyłącznie do parametrów podstawowych, które są objęte modyfikacją. Z tego względu wymagane jest, aby podmiot uzasadnił, że zakres modyfikacji ogranicza się tylko do określonych parametrów podstawowych. Następnie podmiot wskazuje, które dokumenty w pierwotnej wersji dokumentacji technicznej tracą ważność. Pierwotna deklaracja weryfikacji zachowuje jednak ważność w odniesieniu do parametrów podstawowych, które nie uległy zmianie.

Powyższe postępowanie dotyczy również odnowień oraz modernizacji, dla których nie została wydana decyzja stwierdzająca konieczność uzyskania nowego zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji (§ 10 ust. 4). W przypadku modernizacji podsystemu, dla którego Prezes UTK nakazał uzyskanie nowego dopuszczenia do eksploatacji, zastosowanie ma procedura uzyskania nowego zezwolenia, określona w rozdziale 4b ustawy.

W § 10 ust. 5 wprowadzono możliwość wydawania uzupełniających deklaracji weryfikacji, w przypadku przeprowadzenia dodatkowych weryfikacji podsystemu, w szczególności gdy są one niezbędne dla celów dodatkowego zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji w innym państwie członkowskim. W takiej sytuacji zakres uzupełniającej deklaracji weryfikacji ogranicza się do zakresu przeprowadzonych dodatkowych weryfikacji.

2.5. Dopuszczanie do eksploatacji pojazdów szynowo-drogowych

Oprócz zmian wynikających z wdrożenia dyrektywy 2014/106/UE w ramach projektowanego rozporządzenia wprowadzono również nowy przepis § 14, przewidujący ograniczenie zakresu parametrów do skontrolowania przed uzyskaniem zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji w przypadku pojazdów szynowo-drogowych. Zmiana ta ma na celu usunięcie problemów związanych z dopuszczaniem do eksploatacji tych pojazdów, które z racji swej specyfiki nie powinny podlegać analogicznym badaniom, jak standardowe pojazdy kolejowe.

2.6. Załączniki do rozporządzenia

W rozporządzeniu zaktualizowano również załącznik nr 1 określający wykaz składników interoperacyjności dla podsystemów. Zmiana ta była konieczna z uwagi na publikację w 2014 r. szeregu nowych TSI, których zakres stosowania został rozszerzony na całą sieć kolejową Unii Europejskiej. W efekcie w załączniku zrezygnowano z dotychczasowego

podziału na kolej konwencjonalną i kolej dużych prędkości oraz zaktualizowano listę składników interoperacyjności, które przy okazji publikacji nowych TSI również uległy zmianie.

W zakresie załącznika nr 2, określającego zasadnicze wymagania dla podsystemów, wprowadzono niewielkie poprawki w pkt 1.3.2 (zrezygnowano z odesłania do pkt 1.3.1 i zastąpiono je sformułowaniem opisowym), 1.4.4 i 3.2 (dostosowanie do przepisów Prawa ochrony środowiska (Dz. U. z 2013 r. poz. 1232, z późn. zm.)).

Załącznik nr 3 do rozporządzenia, który opisujące procedury dokonywania weryfikacji pojazdów kolejowych niezgodnych z TSI, pozostał praktycznie niezmieniony w stosunku do obecnie obowiązujących przepisów. Jedyną modyfikacją wprowadzoną w ramach tego załącznika to uzupełnienie odwołania w pkt 2.4.4.4 i 3.4.4.4 o wprowadzany w ramach projektu nowy § 14.

W załączniku nr 4 nie wprowadzano zmian, zaś w załączniku nr 5 zaktualizowano jedynie adres siedziby Transportowego Dozoru Technicznego.

2.7. Przepisy przejściowe i końcowe

W celu zapewnienia sprawnego przejścia na wymagania nowego rozporządzenia zaprojektowano przepisy przejściowe, zgodnie z którymi określone deklaracje i certyfikaty wydane przed dniem wejścia w życie rozporządzenia, zachowują ważność i uprawniają do ubiegania się o zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji. Wprowadzono również przepis umożliwiający kontynuację na podstawie obowiązujących przepisów procedur weryfikacji WE rozpoczętych przed wejściem w życie rozporządzenia, o których wszczęciu Prezes UTK został poinformowany, zgodnie z art. 25cb ust. 3 ustawy.

Rozporządzenie wejdzie w życie z dniem 1 marca 2016 r., co jest pochodną daty wejścia w życie ustawy zmieniającej.

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.

Projekt rozporządzenia jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Z chwilą rozpoczęcia procesu konsultacji społecznych i uzgodnień międzyresortowych

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. poz. 979 oraz z 2015 r. poz. 1063).

<p>Nazwa projektu: Projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa w sprawie interoperacyjności systemu kolei</p> <p>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące: Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa</p> <p>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu: Piotr Stomma, Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Budownictwa</p> <p>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu: Piotr Sieczkowski, główny specjalista w Wydziale Legislacyjnym w Departamencie Transportu Kolejowego; tel. 22 630 19 62; Piotr.Sieczkowski@mir.gov.pl</p>	<p>Data sporządzenia: 30.11.2015 r.</p> <p>Źródło: Upoważnienie ustawowe</p> <p>Nr w wykazie prac: 626</p>
---	---

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Konieczność wydania nowego rozporządzenia w sprawie interoperacyjności systemu kolei wynika ze zmiany delegacji do jego wydania, którą wprowadza ustawa z dnia 25 września 2015 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (Dz. U. poz. 1741). Przedmiotowa delegacja jest zawarta w art. 25ta ust. 1 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2015 r. poz. 1297, z późn. zm.) i zostanie rozszerzona o określenie warunków wydawania i aktualizowania deklaracji weryfikacji WE podsystemu. Zmiana ta umożliwi transpozycję dyrektywy 2014/106/UE Komisji z dnia 5 grudnia 2014 r. zmieniającej załączniki V i VI do dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie (Dz. Urz. UE L 355 z 12.12.2014 r., str. 42).

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

W stosunku do obecnie obowiązującego rozporządzenia wprowadzone zostaną zmiany w obszarze zawartości dokumentów tworzonych w ramach procedury weryfikacji WE podsystemów (deklaracje weryfikacji, dokumentacja techniczna). Ponadto rozporządzenie zostanie uzupełnione o określenie sposobu postępowania w przypadku wprowadzania modyfikacji do już dopuszczonych podsystemów. Rozporządzenie wprowadzi również ułatwienia w odniesieniu do dopuszczania do eksploatacji pojazdów szynowo-drogowych (ograniczenie zakresu niezbędnych badań).

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, jakim jest podlegająca transpozycji dyrektywa 2014/106/UE, 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
Licencjonowani przewoźnicy kolejowi	105	UTK	Bezpośrednie – zmiana zasad sporządzania deklaracji weryfikacji WE, wprowadzania modyfikacji do podsystemów
Zarządcy infrastruktury	11	UTK	Bezpośrednie – zmiana zasad sporządzania deklaracji weryfikacji WE, wprowadzania modyfikacji do podsystemów
Producenci	50	MIR	Bezpośrednie – zmiana zasad sporządzania deklaracji weryfikacji WE, wprowadzania modyfikacji do podsystemów

Jednostki notyfikowane	4	Baza NANDO	Pośrednie – zmiana zasad sporządzania deklaracji weryfikacji WE
Podmioty uprawnione	3	MIR	Pośrednie – zmiana zasad sporządzania deklaracji weryfikacji
Administracja publiczna (Prezes UTK)	1	MIR	Pośrednie – zmiana zasad sporządzania deklaracji WE

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

Projekt ramach konsultacji publicznych zostanie 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.;
- 6) Przewozy Regionalne sp. z o.o.;
- 7) Certyfikacja Infrastruktury Transportu sp. z o.o.;
- 8) Instytut Kolejnictwa;
- 9) Instytut Pojazdów Szynowych „Tabor”;
- 10) Transportowy Dozór Techniczny;
- 11) Fundacja „Pro Kolej”;
- 12) Izba Gospodarcza Transportu Lądowego;
- 13) Railway Business Forum;
- 14) Związek Niezależnych Przewoźników Kolejowych;
- 15) Związek Pracodawców Kolejowych;
- 16) Niezależny Samorządny Związek Zawodowy „Solidarność”;
- 17) Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych;
- 18) Forum Związków Zawodowych.

Omówienie wyników konsultacji publicznych zostanie zawarte w Raporcie z konsultacji.

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	Uproszczenie procesu uzyskiwania dopuszczenia do eksploatacji pojazdów szynowo-drogowych.					
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	Uproszczenie procesu uzyskiwania dopuszczenia do eksploatacji pojazdów szynowo-drogowych.					
Niemierzalne	(dodaj/usuń)						
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).	<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 checked="" 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: Rozporządzenie wprowadza obowiązek określonego postępowania w przypadku wprowadzania modyfikacji do już dopuszczonego podsystemu (np. obowiązek sporządzenia uzupełniającej deklaracji weryfikacji WE podsystemu).

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:

11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego

Rozporządzenie wejdzie w życie 1 marca 2016 r. Data ta jest zbieżna z terminem wejścia w życie ustawy z dnia 25 września 2015 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (Dz. U. poz. 1741), która wprowadza modyfikację do delegacji ustawowej do wydania przedmiotowego rozporządzenia.

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

Projekt zostanie notyfikowany jako transpozycja przepisów europejskich i poddany ocenie przez Komisję Europejską pod kątem zgodności z przepisami dyrektyw podlegających transpozycji w ramach projektu rozporządzenia.

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

-

TABELA ZBIEŻNOŚCI
zawierająca także wyszczególnione przepisy niebędące transpozycją prawa UE

TYTUŁ PROJEKTU:		Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa w sprawie interoperacyjności systemu kolei			
TYTUŁ WDRAŻANEGO AKTU PRAWNEGO / WDRAŻANYCH AKTÓW PRAWNYCH ¹⁾ :		Dyrektywa 2014/106/UE Komisji z dnia 5 grudnia 2014 r. zmieniająca załączniki V i VI do dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE w sprawie interoperacyjności systemu kolei w Wspólnocie			
PRZEPISY UNII EUROPEJSKIEJ ²⁾					
Jedn. red.	Treść przepisu UE ³⁾	Konieczność wdrożenia T / N	Jedn. red. (*)	Treść przepisu/ów projektu (*)	Uzasadnienie uwzględnienia w projekcie przepisów wykraczających poza minimalne wymogi prawa UE (**)
Art. 1	Załączniki V i VI do dyrektywy 2008/57/WE zastępuje się odpowiednio tekstem załączników I i II do niniejszej dyrektywy.	N			
Art. 2	1. Państwa członkowskie wprowadzają w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy najpóźniej do dnia 1 stycznia 2016 r. Niezwłocznie przekazują Komisji tekst tych przepisów. Przepisy przyjęte przez państwa członkowskie zawierają odniesienie do niniejszej dyrektywy lub odniesienie takie towarzyszy ich urzędowej publikacji. Metody dokonywania takiego odniesienia określone są przez państwa członkowskie. 2. Państwa członkowskie przekazują Komisji tekst podstawowych przepisów prawa krajowego, przyjętych w dziedzinie objętej niniejszą dyrektywą. 3. Obowiązki w zakresie transpozycji i wdrożenia niniejszej dyrektywy nie mają zastosowania do Republiki Cypryjskiej i Republiki Malty, dopóki na ich terytoriach nie powstanie system kolei.	T	Art. 1 pkt 17 ustawy o zm. ustawy o TK	17) w art. 25ta w ust. 1 po pkt 3 dodaje się pkt 3a w brzmieniu: „3a) warunki wydawania i aktualizowania deklaracji weryfikacji WE podsystemu;”;	
			Art. 5 ustawy o zm. ustawy o TK	Ustawa wchodzi w życie z dniem 1 marca 2016 r., z wyjątkiem art. 1 pkt 2 lit. b–d oraz pkt 14, które wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2016 r.	
			§ 18	§ 18. Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem 1 marca 2016 r.	Z uwagi na termin wejścia w życie ustawy zmieniającej ustawę o transporcie kolejowym nie jest możliwe ustanowienie wcześniejszej daty wejścia w życie rozporządzenia.
Art. 3	Niniejsza dyrektywa wchodzi w życie dwudziestego dnia po jej opublikowaniu w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej.	N			
Art. 4	Niniejsza dyrektywa skierowana jest do państw członkowskich.	N			
Zał. I	„ZAŁĄCZNIK V. DEKLARACJA WERYFIKACJI WE PODSYSTEMÓW”				
Zał. I pkt 1 zd. pierwsze	DEKLARACJA WERYFIKACJI WE PODSYSTEMÓW Deklaracja weryfikacji WE podsystemu jest deklaracją sporządzoną przez »wnioskodawcę« w rozumieniu art. 18, w której oświadcza on	T	Art. 1 pkt 2 lit. c ustawy o zm.	c) pkt 35–35b otrzymują brzmienie: „35) deklaracja weryfikacji WE podsystemu – oświadczenie producenta albo jego	

	<p>na swą wyłączną odpowiedzialność, że dany podsystem, który został poddany stosownym procedurom weryfikacji, spełnia wymagania odpowiednich przepisów unijnych, w tym wszelkich odpowiednich przepisów krajowych.</p>		<p>ustawy o TK</p>	<p>upoważnionego przedstawiciela mającego siedzibę na terytorium państwa członkowskiego Unii Europejskiej, podmiotu zamawiającego, wykonawcy modernizacji, importera, inwestora, dysponenta, zarządcy infrastruktury albo przewoźnika kolejowego stwierdzające, na jego wyłączną odpowiedzialność, że podsystem, który został poddany procedurze weryfikacji WE podsystemu, jest zgodny z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności systemu kolei i spełnia wymagania zawarte w odpowiednich przepisach Unii Europejskiej oraz przepisach krajowych;</p> <p>35a) pośrednia deklaracja weryfikacji WE podsystemu – oświadczenie producenta albo jego upoważnionego przedstawiciela mającego siedzibę na terytorium państwa członkowskiego Unii Europejskiej, podmiotu zamawiającego, wykonawcy modernizacji, importera, inwestora, dysponenta, zarządcy infrastruktury albo przewoźnika kolejowego stwierdzające, na jego wyłączną odpowiedzialność, że podsystem w całości albo w części, na etapie projektowania lub budowy, jest zgodny z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności systemu kolei i spełnia wymagania zawarte w odpowiednich przepisach Unii Europejskiej oraz przepisach krajowych;</p> <p>35b) deklaracja WE zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności – oświadczenie producenta albo jego upoważnionego przedstawiciela mającego siedzibę na terytorium państwa członkowskiego Unii Europejskiej, podmiotu zamawiającego, wykonawcy modernizacji, importera, inwestora, dysponenta, zarządcy infrastruktury albo przewoźnika kolejowego stwierdzające, na jego wyłączną odpowiedzialność, że składnik interoperacyjności jest zgodny z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi</p>	
--	---	--	--------------------	--	--

				interoperacyjności systemu kolei i spełnia wymagania zawarte w odpowiednich przepisach Unii Europejskiej oraz przepisach krajowych, lub potwierdzające, że składnik interoperacyjności jest przydatny do stosowania;”,	
Załącznik I pkt 1 zd. drugie	Deklaracja weryfikacji WE oraz dokumentacja towarzysząca muszą być oznaczone datą i podpisane.	T	§ 8 ust. 1 pkt 12 i 13	§ 8. 1. Deklaracja weryfikacji WE podsystemu infrastruktura, energia, sterowanie – urządzenia przytorowe, sterowanie – urządzenia pokładowe i tabor dla pojazdów zgodnych z TSI powinna zawierać: (...) 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.	
Załącznik I pkt 1 zd. trzecie i czwarte	Deklaracja weryfikacji WE musi opierać się na informacjach uzyskanych w wyniku zastosowania procedury weryfikacji WE podsystemów określonej w załączniku VI. Deklaracja ta musi być sporządzona w tym samym języku co dokumentacja techniczna towarzysząca deklaracji weryfikacji WE i musi zawierać co najmniej:	T	Art. 25cb ust. 7b ustawy o TK	7b. Na podstawie certyfikatu weryfikacji WE podsystemu, producent podsystemu albo jego upoważniony przedstawiciel, zarządca, przewoźnik kolejowy, dysponent, importer, wykonawca modernizacji, inwestor albo podmiot zamawiający wystawia deklarację weryfikacji WE podsystemu, do której załącza dokumentację techniczną określoną w przepisach wydanych na podstawie art. 25ta ust. 1 pkt 4.	
			§ 8 ust. 5	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.	
Załącznik I pkt 1 lit. a	a) odniesienie do niniejszej dyrektywy, TSI oraz obowiązujących przepisów krajowych;	T	§ 8 ust. 1 pkt 1	1) odniesienie do dyrektywy, TSI oraz właściwych przepisów krajowych, z którymi podsystemem jest zgodny;	
Załącznik I pkt 1 lit. b	b) 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	T	§ 8 ust. 1 pkt 2	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,	

	przypadku;			częściowego stosowania TSI w odniesieniu do modernizacji, okresu przejściowego dla TSI lub szczególnego przypadku;	
Załącznik I pkt 1 lit. c	c) nazwę i adres »wnioskodawcy« w rozumieniu art. 18 (z podaniem nazwy handlowej i pełnego adresu; w przypadku upoważnionego przedstawiciela z podaniem również nazwy handlowej podmiotu zamawiającego lub producenta);	T	§ 8 ust. 1 pkt 3	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;	
Załącznik I pkt 1 lit. d	d) krótki opis podsystemu;	T	§ 8 ust. 1 pkt 3	4) ogólny opis podsystemu;	
Załącznik I pkt 1 lit. e	e) nazwy i adresy oraz numery identyfikacyjne jednostek notyfikowanych, które przeprowadziły weryfikacje WE, o których mowa w art. 18;	T	§ 8 ust. 1 pkt 5	5) nazwy i adresy oraz numery identyfikacyjne notyfikowanych jednostek certyfikujących, które przeprowadziły procedurę weryfikacji WE podsystemu z zasadniczymi wymaganiami;	
Załącznik I pkt 1 lit. f	f) nazwy i adresy oraz numery identyfikacyjne jednostek notyfikowanych, które przeprowadziły ocenę zgodności z innymi przepisami wynikającymi z Traktatu;	T	§ 8 ust. 1 pkt 6	6) nazwy i adresy oraz numery identyfikacyjne notyfikowanych jednostek certyfikujących, notyfikowanych jednostek kontrolujących lub notyfikowanych laboratoriów, które przeprowadziły ocenę zgodności z innymi przepisami Unii Europejskiej, o ile była ona wymagana;	
Załącznik I pkt 1 lit. g	g) nazwy i adresy wyznaczonych podmiotów, które przeprowadziły weryfikacje zgodności z przepisami krajowymi, o których mowa w art. 17 ust. 3;	T	§ 8 ust. 1 pkt 7	7) nazwy i adresy notyfikowanych jednostek certyfikujących, które dokonały potwierdzenia, o którym mowa w § 6 ust. 1;	
Załącznik I pkt 1 lit. h	h) nazwę i adres podmiotów przeprowadzających ocenę, które sporządziły sprawozdania z oceny bezpieczeństwa związane ze stosowaniem wspólnych metod oceny bezpieczeństwa (CSM) w odniesieniu do oceny ryzyka w przypadkach wymaganych zgodnie z niniejszą dyrektywą;	T	§ 8 ust. 1 pkt 8	8) nazwy i adresy jednostek oceniających, które sporządziły raport w sprawie oceny bezpieczeństwa, w przypadkach wymaganych przepisami Unii Europejskiej dotyczącymi wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w zakresie wyceny i oceny ryzyka;	
Załącznik I pkt 1 lit. i	i) odniesienia do dokumentów zawartych w dokumentacji technicznej towarzyszącej deklaracji weryfikacji WE;	T	§ 8 ust. 1 pkt 9	9) odniesienie do dokumentów zawartych w dokumentacji technicznej związanej z przeprowadzoną weryfikacją WE podsystemu;	
Załącznik I pkt 1 lit. j	j) wszelkie odpowiednie tymczasowe lub ostateczne przepisy, którym muszą odpowiadać podsystemy, oraz w szczególności, w stosownych przypadkach, ewentualne ograniczenia lub warunki eksploatacji;	T	§ 8 ust. 1 pkt 10	10) informacje o stałych lub czasowych warunkach, które powinien spełniać podsystem, w tym o ewentualnych ograniczeniach jego eksploatacji;	

Załącznik I pkt 1 lit. k	k) tożsamość sygnatariusza (tj. osoby fizycznej lub osób fizycznych upoważnionych do podpisania deklaracji).	T	§ 8 ust. 1 pkt 12	12) imię i nazwisko oraz podpis osoby upoważnionej do składania podpisu w imieniu podmiotu wystawiającego deklarację weryfikacji WE podsystemu;	
Załącznik I pkt 1 zd. ostatnie	W przypadku odniesienia w załączniku VI do »pośredniego potwierdzenia weryfikacji« do deklaracji tej stosuje się przepisy niniejszej sekcji.	T	§ 8 ust. 3	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.	
Załącznik I pkt 2	<p>DEKLARACJA WERYFIKACJI WE PODSYSTEMÓW W PRZYPADKU MODYFIKACJI</p> <p>W przypadku modyfikacji podsystemu, która nie stanowi wymiany w ramach utrzymania i jest objęta deklaracją weryfikacji WE, stosuje się poniższe przepisy, nie naruszając przepisów art. 20.</p>	T	§ 2 pkt 4-6	<p>4) wymiana w ramach utrzymania – wymiana części na inne części o identycznych albo lepszych funkcjach i osiągnięciach w ramach utrzymania prewencyjnego lub naprawczego;</p> <p>5) parametry podstawowe – wymagania prawne, techniczne i eksploatacyjne, określone w TSI;</p> <p>6) modyfikacja – wszelkie zmiany wprowadzane w dopuszczonym do eksploatacji podsystemie strukturalnym, objętym deklaracją weryfikacji WE podsystemu, do których należą:</p> <p>a) zmiany wynikające z wymiany w ramach utrzymania oraz inne zmiany, które nie wiążą się z odstępstwem od zapisów dokumentacji technicznej dołączonej do deklaracji weryfikacji WE podsystemu,</p> <p>b) zmiany inne niż wynikające z modernizacji lub odnowienia, które wiążą się z odstępstwem od zapisów dokumentacji technicznej dołączonej do deklaracji weryfikacji WE podsystemu, oraz nie mają żadnego wpływu na zasadnicze cechy konstrukcyjne podsystemu istotne dla zapewnienia zgodności podsystemu z parametrami podstawowymi,</p> <p>c) zmiany inne niż wynikające z modernizacji lub odnowienia, które wiążą się z odstępstwem od zapisów dokumentacji technicznej dołączonej do deklaracji weryfikacji WE podsystemu, oraz mają wpływ na zasadnicze cechy konstrukcyjne podsystemu istotne dla zapewnienia</p>	

				zgodności podsystemu z parametrami podstawowymi.	
			§ 10 ust. 1	<p>§ 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, wykonawca modernizacji, importer, inwestor, dysponent, zarządca infrastruktury albo przewoźnik kolejowy:</p> <p>1) wykazuje, czy modyfikacja wpływa na zasadnicze cechy konstrukcyjne podsystemu, które są istotne dla zgodności z parametrami podstawowymi;</p> <p>2) w przypadku stwierdzenia wpływu, o którym mowa w pkt 1, ocenia, czy modyfikacja spełnia przesłanki uznania jej za modernizację lub odnowienie;</p> <p>3) rozstrzyga w oparciu o ustalenia, o których mowa w pkt 1 i 2, czy wymagane jest zaangażowanie notyfikowanej jednostki certyfikującej w celu przeprowadzenia weryfikacji WE podsystemu, w zakresie wprowadzanej modyfikacji.</p>	<p>W celu lepszego zrozumienia przepis został rozbudowany dla uwzględnienia dodatkowych wyjaśnień zawartych w pkt 113 zalecenia Komisji (UE) 2014/897/UE z dnia 5 grudnia 2014 r. w sprawie kwestii związanych z dopuszczaniem do eksploatacji i użytkowaniem podsystemów strukturalnych i pojazdów na podstawie dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE i 2004/49/WE (Dz. Urz. UE L 355 z 12.12.2014 r., str. 59).</p>
Załącznik I pkt 2.1	<p>2.1. Jeżeli podmiot wprowadzający modyfikację wykaze, że modyfikacja nie wpływa na zasadnicze cechy konstrukcyjne podsystemu, które są istotne dla zgodności z wymaganiami dotyczącymi parametrów podstawowych:</p> <p>a) podmiot wprowadzający modyfikację aktualizuje odniesienia do dokumentów zawartych w dokumentacji technicznej towarzyszącej deklaracji weryfikacji WE;</p> <p>b) nie ma potrzeby sporządzenia nowej deklaracji weryfikacji WE.</p>	T	§ 10 ust. 2	<p>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.</p>	
Załącznik I pkt 2.2	<p>2.2. Jeżeli podmiot wprowadzający modyfikację wykaze, że modyfikacja wpływa na zasadnicze cechy konstrukcyjne podsystemu, które są istotne dla zgodności z wymaganiami</p>	T	§ 10 ust. 3	<p>3. W przypadku gdy modyfikacja wpływa na zasadnicze cechy konstrukcyjne, o których mowa w ust. 1 pkt 1:</p>	

	dotyczącymi niektórych parametrów podstawowych:		§ 10 ust. 4	4. Przepis ust. 3 stosuje się również do modernizacji, dla których nie jest wymagane uzyskanie zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji, oraz odnowień.	Doprecyzowanie w kontekście pkt 110 zalecenia 2014/897/UE.
Załącznik I pkt 2.2 lit. a	a) podmiot wprowadzający modyfikację sporządza uzupełniającą deklarację weryfikacji WE w odniesieniu do tych parametrów podstawowych, których to dotyczy;	T	§ 10 ust. 3 pkt 1	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;	
Załącznik I pkt 2.2 lit. b	b) uzupełniającej deklaracji weryfikacji WE towarzyszy wykaz dokumentów w pierwotnej dokumentacji technicznej towarzyszącej pierwotnej deklaracji weryfikacji WE, które straciły ważność;	T	§ 10 ust. 3 pkt 2	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;	
Załącznik I pkt 2.2 lit. c	c) dokumentacja techniczna towarzysząca deklaracji weryfikacji WE zawiera wykazanie, że wpływ modyfikacji ogranicza się do parametrów podstawowych, o których mowa w lit. a);	T	§ 10 ust. 3 pkt 3	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;	
Załącznik I pkt 2.2 lit. d	d) przepisy sekcji 1 niniejszego załącznika stosuje się odpowiednio do wspomnianej uzupełniającej deklaracji weryfikacji WE;	T	§ 10 ust. 3 pkt 2	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;	
Załącznik I pkt 2.2 lit. e	e) pierwotną deklarację weryfikacji WE uważa się za ważną w odniesieniu do parametrów podstawowych, których modyfikacja nie dotyczy.	T	§ 10 ust. 3 pkt 4	4) pierwotna deklaracja weryfikacji WE zachowuje ważność w odniesieniu do parametrów podstawowych, których modyfikacja nie dotyczy.	

Załącznik I pkt 3	DEKLARACJA WERYFIKACJI WE PODSYSTEMÓW W PRZYPADKU DODATKOWYCH WERYFIKACJI Można uzupełnić deklarację weryfikacji WE podsystemu w przypadku przeprowadzenia dodatkowych weryfikacji, w szczególności gdy takie dodatkowe weryfikacje są niezbędne do celów dodatkowego zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji. W takim przypadku zakres deklaracji uzupełniającej ogranicza się do zakresu dodatkowych weryfikacji.	T	§ 10 ust. 3 pkt 5	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.	
Załącznik II	„ZAŁĄCZNIK VI. PROCEDURA WERYFIKACJI WE PODSYSTEMÓW”				
Załącznik II pkt 1	ZASADY OGÓLNE »Weryfikacja WE« oznacza procedurę przeprowadzaną przez wnioskodawcę w rozumieniu art. 18 w celu wykazania, że spełnione zostały wymagania odpowiednich przepisów unijnych, w tym wszelkich przepisów krajowych, odnoszące się do podsystemu i że można zezwolić na dopuszczenie podsystemu do eksploatacji.	T	Art. 1 pkt 2 lit. b ustawy o zm. ustawy o TK	b) po pkt 33a dodaje się pkt 33b w brzmieniu: „33b) procedura weryfikacji WE podsystemu – czynności podejmowane przez producenta albo jego upoważnionego przedstawiciela mającego siedzibę na terytorium państwa członkowskiego Unii Europejskiej, podmiot zamawiający, wykonawcę modernizacji, importera, inwestora, dysponenta, zarządcę infrastruktury albo przewoźnika kolejowego, mające na celu wykazanie, że podsystem jest zgodny z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności systemu kolei, spełnia wymagania zawarte w odpowiednich przepisach Unii Europejskiej oraz przepisach krajowych i może zostać dopuszczony do eksploatacji w systemie kolei;”	
Załącznik II pkt 2	CERTYFIKAT WERYFIKACJI WYDAWANY PRZEZ JEDNOSTKĘ NOTYFIKOWANĄ	N			
Załącznik II pkt 2.1	Wprowadzenie Do celów niniejszej dyrektywy weryfikacja poprzez odniesienie do TSI jest procedurą, w ramach której jednostka notyfikowana sprawdza i potwierdza certyfikatem, że podsystem jest zgodny z odpowiednimi technicznymi specyfikacjami interoperacyjności	T	Art. 25cb ust. 1 i 7 ustawy	1. Notyfikowana jednostka certyfikująca dokonuje weryfikacji WE podsystemu z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności systemu kolei określonymi w przepisach wydanych na podstawie art.	

	(TSI). Nie narusza to zobowiązań podmiotu zamawiającego lub producenta (tj. »wnioskodawcy« w rozumieniu art. 18) do stosowania się do innych obowiązujących przepisów wynikających z Traktatu, w tym do wszelkich weryfikacji dokonywanych przez organy przeprowadzające ocenę, wymaganych na mocy innych przepisów.			25ta ust. 1. 7. Po dokonaniu pozytywnej weryfikacji WE podsystemu, notyfikowana jednostka certyfikująca wydaje certyfikat weryfikacji WE podsystemu.	
Załącznik II pkt 2.2	Pośrednie potwierdzenie weryfikacji	N			
Załącznik II pkt 2.2.1 zd. pierwsze	Zasady Na wniosek podmiotu zamawiającego lub producenta (tj. wnioskodawcy w rozumieniu art. 18) weryfikację można przeprowadzić w odniesieniu do części podsystemu lub można je ograniczyć do określonych etapów procedury weryfikacji.	T	Art. 25cb ust. 5 ustawy	5. Jeżeli przewiduje to odpowiednia TSI lub na żądanie producenta podsystemu albo jego upoważnionego przedstawiciela, zarządcy, przewoźnika kolejowego, dysponenta, importera, wykonawcy modernizacji, inwestora albo podmiotu zamawiającego, można podzielić podsystem na określone części lub sprawdzić jego zgodność z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności systemu kolei na określonych etapach procedury weryfikacji WE. Sprawdzenia zgodności z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności systemu kolei można dokonać także dla określonej części podsystemu na określonym etapie tej procedury.	
Załącznik II pkt 2.2.1 zd. drugie	W takich przypadkach wyniki weryfikacji można udokumentować w »pośrednim potwierdzeniu weryfikacji« wydanym przez jednostkę notyfikowaną wybraną przez podmiot zamawiający lub producenta (tj. wnioskodawcę w rozumieniu art. 18).	T	Art. 25cb ust. 5a-5b ustawy	5a. Po przeprowadzeniu czynności, o których mowa w ust. 5, jeżeli spełnione są zasadnicze wymagania dotyczące interoperacyjności systemu kolei, notyfikowana jednostka certyfikująca wydaje pośredni certyfikat weryfikacji WE podsystemu. 5b. Na podstawie pośredniego certyfikatu weryfikacji WE podsystemu podmiot, o którym mowa w ust. 5, na rzecz którego wystawiono ten certyfikat, wystawia pośrednią deklarację weryfikacji WE podsystemu, do której załącza dokumentację techniczną określoną w przepisach wydanych na podstawie art. 25ta ust. 1 pkt 4.	
Załącznik II pkt 2.2.1 zd. trzecie	Pośrednie potwierdzenie weryfikacji musi zawierać odniesienie do TSI, których dotyczyła ocena zgodności.	T	Art. 25cb ust. 5c ustawy	5c. Dokumenty, o których mowa w ust. 5a i 5b, zawierają odniesienie do właściwych TSI, których dotyczyła ocena zgodności.	

Załącznik II pkt 2.2.2.	<p>Części podsystemu</p> <p>Wnioskodawca w rozumieniu art. 18 może złożyć wniosek o pośrednie potwierdzenie weryfikacji dla każdej z części, na które postanawia podzielić podsystem. Każdą część sprawdza się na każdym etapie zgodnie z pkt 2.2.3.</p>	T	Art. 1 pkt 4 lit. a ustawy o zm. ustawy o TK	a) ust. 5 otrzymuje brzmienie: „5. Na wniosek producenta podsystemu albo jego upoważnionego przedstawiciela, zarządcy, przewoźnika kolejowego, dysponenta, importera, wykonawcy modernizacji, inwestora albo podmiotu zamawiającego, można podzielić podsystem na określone części lub sprawdzić jego zgodność z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności systemu kolei na określonych etapach procedury weryfikacji WE. Sprawdzenia zgodności z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności systemu kolei można dokonać także dla określonej części podsystemu na określonym etapie tej procedury.”,	
Załącznik II pkt 2.2.3.	<p>Etapy procedury weryfikacji</p> <p>Podsystem lub określone części podsystemu sprawdza się na każdym z następujących etapów:</p> <p>a) całościowy projekt;</p> <p>b) produkcja: budowa, w tym w szczególności prace w zakresie inżynierii lądowej i wodnej, wytwarzanie, montaż elementów oraz kompleksowa regulacja;</p> <p>c) testy końcowe.</p> <p>Wnioskodawca (w rozumieniu art. 18) może złożyć wniosek o pośrednie potwierdzenie weryfikacji dla etapu projektu (włącznie z badaniami typu) oraz dla etapu produkcji całego podsystemu lub każdej z części, na które wnioskodawca postanowił go podzielić (zob. pkt 2.2.2).</p>	T	Art. 25cb ust. 4 ustawy	4. Notyfikowana jednostka certyfikująca przeprowadza weryfikację WE podsystemu z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności systemu kolei, obejmującą również interfejsy danego podsystemu z systemem, do którego zostaje on włączony na etapie: <ol style="list-style-type: none"> 1) projektowania, 2) budowy, 3) końcowych prób podsystemu <p>- na podstawie informacji zawartych w TSI oraz w rejestrze infrastruktury i w europejskim rejestrze typów pojazdów dopuszczonych do eksploatacji.</p>	
Załącznik II pkt 2.3.	<p>Certyfikat weryfikacji</p>	N			
Załącznik II pkt 2.3.1.	<p>Jednostki notyfikowane odpowiedzialne za weryfikację dokonują oceny projektu, produkcji i testów końcowych podsystemu oraz sporządzają certyfikat weryfikacji przeznaczony dla podmiotu zamawiającego lub producenta (tj. wnioskodawcy w rozumieniu art. 18), który z kolei sporządza deklarację weryfikacji WE. Certyfikat weryfikacji musi zawierać odniesienie do TSI, których dotyczyła ocena zgodności.</p> <p>Jeżeli zgodność podsystemu ze wszystkimi stosownymi TSI nie</p>	T	Art. 25cb ust. 4, 7-7b ustawy	4. Notyfikowana jednostka certyfikująca przeprowadza weryfikację WE podsystemu z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności systemu kolei, obejmującą również interfejsy danego podsystemu z systemem, do którego zostaje on włączony na etapie: <ol style="list-style-type: none"> 1) projektowania, 	

	<p>została sprawdzona (np. w przypadku odstępstwa, częściowego stosowania TSI w odniesieniu do modernizacji lub odnowienia, okresu przejściowego dla TSI lub szczególnego przypadku), certyfikat weryfikacji zawiera dokładne odniesienie do TSI lub ich części, zgodność z którymi nie została zbadana przez jednostkę notyfikującą podczas procedury weryfikacji.</p>			<p>2) budowy, 3) końcowych prób podsystemu - na podstawie informacji zawartych w TSI oraz w rejestrze infrastruktury i w europejskim rejestrze typów pojazdów dopuszczonych do eksploatacji. 7. Po dokonaniu pozytywnej weryfikacji WE podsystemu, notyfikowana jednostka certyfikująca wydaje certyfikat weryfikacji WE podsystemu. 7a. Jeżeli notyfikowana jednostka certyfikująca nie sprawdziła w całości albo w części zgodności ze wszystkimi TSI, które mają zastosowanie dla danego podsystemu, certyfikat weryfikacji WE podsystemu zawiera dokładne odniesienie do TSI albo ich części, z którymi zgodność nie została sprawdzona. 7b. Na podstawie certyfikatu weryfikacji WE podsystemu, producent podsystemu albo jego upoważniony przedstawiciel, zarządca, przewoźnik kolejowy, dysponent, importer, wykonawca modernizacji, inwestor albo podmiot zamawiający wystawia deklarację weryfikacji WE podsystemu, do której załącza dokumentację techniczną określoną w przepisach wydanych na podstawie art. 25ta ust. 1 pkt 4.</p>	
Załącznik II pkt 2.3.2.	<p>W przypadku wydania pośrednich potwierdzeń weryfikacji jednostka notyfikowana odpowiedzialna za weryfikację podsystemu uwzględnia te pośrednie potwierdzenia weryfikacji oraz, przed wydaniem certyfikatu weryfikacji:</p> <p>a) weryfikuje, czy pośrednie potwierdzenia weryfikacji prawidłowo obejmują stosowne wymagania TSI; b) sprawdza wszystkie aspekty nieobjęte pośrednimi potwierdzeniami weryfikacji; oraz c) sprawdza końcowe testy całego podsystemu.</p>	T	Art. 25cb ust. 6 ustawy	<p>6. W procedurze weryfikacji WE podsystemu notyfikowana jednostka certyfikująca uwzględnia pośrednie certyfikaty weryfikacji WE podsystemu i sprawdza:</p> <p>1) zgodność podsystemu z projektem i pośrednimi certyfikatami weryfikacji WE podsystemu, o ile uprzednio zostały wydane; 2) (uchylony); 3) czy certyfikaty, o których mowa w pkt 1, uwzględniają wymagania TSI; 4) zgodność całego podsystemu z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności systemu kolei określonymi w TSI oraz w przepisach wydanych na</p>	

				<p>podstawie art. 25t;</p> <p>5) kompletność i poprawność deklaracji WE zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności wraz z kopiami certyfikatów WE zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności dla wszystkich składników interoperacyjności zastosowanych w podsystemie;</p> <p>6) czy budowle i urządzenia ujęte w wykazie, o którym mowa w art. 22f ust. 14 pkt 2, wchodzące w skład podsystemu, zostały dopuszczone do eksploatacji zgodnie z przepisami ustawy;</p> <p>7) wszystkie elementy podsystemu nieobjęte pośrednimi certyfikatami weryfikacji WE podsystemu;</p> <p>8) wyniki końcowych prób podsystemu.</p>	
Załącznik II pkt 2.3.3.	W przypadku modyfikacji podsystemu już objętego certyfikatem weryfikacji jednostka notyfikowana wykonuje tylko te badania i testy, które są istotne i niezbędne, tzn. ocena dotyczy tylko tych części podsystemu, które uległy zmianie, oraz ich interfejsów z niezmienionymi częściami podsystemu.	T	Art. 1 pkt 14 lit. b ustawy o zm. ustawy o TK	b) po ust. 8 dodaje się ust. 8a w brzmieniu: „8a. W przypadku dokonania zmian w podsystemie objętym certyfikatem weryfikacji WE, notyfikowana jednostka certyfikująca zaangażowana do przeprowadzenia weryfikacji WE tego podsystemu wykonuje wyłącznie istotne i niezbędne badania oraz testy tych części podsystemu, które uległy zmianie, oraz ich interfejsów z niezmienionymi częściami podsystemu.”;	
Załącznik II pkt 2.3.4	Każda jednostka notyfikowana uczestnicząca w weryfikacji podsystemu sporządza dokumentację techniczną zgodnie z art. 18 ust. 3, obejmującą zakres jej czynności.	T	§ 6 ust. 5	5. Dokumentacja przebiegu weryfikacji WE podsystemu jest sporządzana przez notyfikowaną jednostkę certyfikującą w zakresie właściwym dla wykonanych przez nią czynności i jest przekazywana wnioskodawcy jako potwierdzenie pośredniego certyfikatu weryfikacji WE podsystemu albo certyfikatu weryfikacji WE podsystemu.	
Załącznik II pkt 2.4	Dokumentacja techniczna towarzysząca deklaracji weryfikacji WE	N			
Załącznik II pkt 2.4	Dokumentację techniczną towarzyszącą deklaracji weryfikacji WE gromadzi wnioskodawca (w rozumieniu art. 18) i musi ona zawierać	T	§ 8 ust. 2	2. Dokumentacja techniczna dołączana do deklaracji weryfikacji WE podsystemu	

	następujące elementy:			obejmuje:	
Załącznik II pkt 2.4 lit. a	a) parametry techniczne związane z projektem, w tym ogólne i szczegółowe rysunki powykonawcze, schematy elektryczne i hydrauliczne, schematy obwodów sterowania, opisy systemów przetwarzania danych i automatyki o stopniu szczegółowości wystarczającym do udokumentowania przeprowadzonej weryfikacji zgodności, instrukcje obsługi i utrzymania itd., stosowne dla danego podsystemu;	T	§ 8 ust. 2 pkt 1	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;	
Załącznik II pkt 2.4 lit. b	b) wykaz wchodzących w skład podsystemu składników interoperacyjności, o których mowa w art. 5 ust. 3 lit. d);	T	§ 8 ust. 2 pkt 2	2) wykaz składników interoperacyjności zawartych w podsystemie;	
Załącznik II pkt 2.4 lit. c	c) dokumentacje techniczne, o których mowa w art. 18 ust. 3, sporządzone przez każdą z jednostek notyfikowanych uczestniczących w weryfikacji podsystemu, które zawierają:	T	§ 6 ust. 5	5. Dokumentacja przebiegu weryfikacji WE podsystemu jest sporządzana przez notyfikowaną jednostkę certyfikującą w zakresie właściwym dla wykonanych przez nią czynności i jest przekazywana wnioskodawcy jako potwierdzenie pośredniego certyfikatu weryfikacji WE podsystemu albo certyfikatu weryfikacji WE podsystemu.	Patrz również transpozycja pkt 2.3.4 w załączniku II.
Załącznik II pkt 2.4 lit. c tiret pierwsze	— kopie deklaracji zgodności WE oraz, w stosownych przypadkach, deklaracji przydatności do stosowania WE sporządzonych dla składników interoperacyjności, o których mowa w art. 5 ust. 3 lit. d), w stosownych przypadkach wraz z odpowiednimi zapisami obliczeniowymi oraz kopią protokołów z testów i badań przeprowadzonych przez jednostki notyfikowane na podstawie wspólnych specyfikacji technicznych,	T	§ 8 ust. 2 pkt 3	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;	
Załącznik II pkt 2.4 lit. c tiret drugie	— pośrednie potwierdzenia weryfikacji, o ile są dostępne, które towarzyszą certyfikatowi weryfikacji, w tym wyniki weryfikacji przez jednostkę notyfikowaną ważności tych pośrednich potwierdzeń weryfikacji,	T	§ 8 ust. 2 pkt 4	4) pośrednie certyfikaty weryfikacji WE podsystemu i pośrednie deklaracje weryfikacji WE podsystemu, o ile zostały wydane;	
Załącznik II pkt 2.4 lit. c tiret trzecie	— certyfikat weryfikacji wraz z odpowiednimi zapisami obliczeniowymi, kontrasygnowany przez jednostkę notyfikowaną odpowiedzialną za weryfikację, stwierdzający zgodność podsystemu z wymogami stosownych TSI i wymieniający wszelkie zastrzeżenia odnotowane podczas wykonywania czynności i nieocfnięte; do certyfikatu weryfikacji powinny być	T	§ 8 ust. 2 pkt 5	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	

	także dołączone sprawozdania z inspekcji i audytu sporządzone przez tę samą jednostkę w związku z jej zadaniami, zgodnie z pkt 2.5.2 i 2.5.3;			audytów;	
Załącznik II pkt 2.4 lit. d	d) certyfikaty weryfikacji wydane zgodnie z innymi aktami prawnymi wynikającymi z Traktatu;	T	§ 8 ust. 2 pkt 6	6) inne certyfikaty weryfikacji wydane zgodnie z odpowiednimi przepisami;	
Załącznik II pkt 2.4 lit. e	e) jeżeli zgodnie z art. 15 wymagana jest weryfikacja bezpiecznej integracji, do stosownej dokumentacji technicznej włącza się sprawozdania oceniające dotyczące wspólnych metod oceny bezpieczeństwa (CSM) w odniesieniu do oceny ryzyka, o których mowa w art. 6 ust. 3 dyrektywy 2004/49/WE.	T	§ 8 ust. 2 pkt 7	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;	
Załącznik II pkt 2.5	Nadzór sprawowany przez jednostki notyfikowane	N			
Załącznik II pkt 2.5.1	2.5.1. Jednostka notyfikowana odpowiedzialna za kontrolę produkcji budowy podsystemu musi mieć stały dostęp do placów budowy, warsztatów produkcyjnych, miejsc składowania oraz, w stosownych przypadkach, do urzędzeń służących prefabrykacji i przeprowadzaniu testów, jak też, ogólniej, do wszelkich obiektów, które uzna ona za niezbędne w ramach realizacji swych zadań. Jednostka notyfikowana musi otrzymać od podmiotu zamawiającego lub producenta (tj. wnioskodawcy w rozumieniu art. 18) wszelkie dokumenty konieczne do tego celu, a w szczególności plany wdrażania oraz dokumentację techniczną dotyczącą danego podsystemu.	T	§ 7 ust. 2	2. Wnioskodawca zapewnia notyfikowanej jednostce certyfikującej dostęp do: 1) placów budowy, warsztatów produkcyjnych, przestrzeni składowania oraz w stosownych przypadkach do urzędzeń produkcyjnych lub testujących oraz do wszelkich innych pomieszczeń, jakie notyfikowana jednostka certyfikująca 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.	
Załącznik II pkt 2.5.2	2.5.2. Jednostka notyfikowana odpowiedzialna za kontrolę wdrożenia musi okresowo przeprowadzać audyty celem potwierdzenia zgodności z odpowiednimi TSI. Musi ona dostarczyć sprawozdanie z audytu podmiotom odpowiedzialnym za wdrażanie. Jej obecność może być wymagana na pewnych etapach budowy.	T	§ 7 ust. 3	3. Notyfikowana jednostka certyfikująca 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.	
Załącznik II pkt 2.5.3	2.5.3. Ponadto jednostka notyfikowana może składać niezapowiedziane wizyty na placu budowy lub w warsztacie produkcyjnym. Podczas takich wizyt jednostka notyfikowana może	T	§ 7 ust. 4 pkt 1 i 2	4. Notyfikowana jednostka certyfikująca może: 1) zażądać swej obecności na niektórych	

	przeprowadzić pełny lub częściowy audyt. Musi ona dostarczyć podmiotom odpowiedzialnym za wdrożenie sprawozdanie z inspekcji oraz — w stosownych przypadkach — sprawozdanie z audytu.			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;	
Załącznik II pkt 2.5.4	2.5.4. Jednostka notyfikowana musi być zdolna do monitorowania podsystemu, w którym zamontowano składnik interoperacyjności, aby ocenić — jeżeli wymaga tego odpowiednia TSI — jego przydatność do stosowania w otoczeniu kolejowym, do którego jest on przeznaczony.	T	§ 7 ust. 4 pkt 3	3) monitorować podsystem, w którym zamontowano składnik interoperacyjności, aby ocenić – jeżeli wymaga tego właściwa TSI – jego przydatność do stosowania w systemie kolei.	
Załącznik II pkt 2.6	<p>Przechowywanie dokumentacji</p> <p>Producent lub podmiot zamawiający (tj. wnioskodawca w rozumieniu art. 18) musi przechowywać przez cały okres eksploatacji podsystemu kopię dokumentacji technicznej towarzyszącej deklaracji weryfikacji WE. Kopia ta musi zostać przesłana każdemu państwu członkowskiemu, które o to wystąpi.</p> <p>Dokumentację przedkładaną z wnioskiem o zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji przedkłada się krajowemu organowi ds. bezpieczeństwa w państwie członkowskiemu, w którym składany jest wniosek o zezwolenie. Krajowy organ ds. bezpieczeństwa może zażądać, aby część lub części dokumentów przedkładanych wraz z wnioskiem o zezwolenie została(-y) przetłumaczona(-e) na język tego organu.</p>	T	Art. 25ca ust. 4 i 8 ustawy	4. Podmioty, o których mowa w art. 25cb ust. 3 i art. 25cc ust. 8, są obowiązane przechowywać dokumentację techniczną dotyczącą podsystemu i składnika interoperacyjności oraz przebiegu i wyników dokonanej oceny zgodności przez cały okres eksploatacji podsystemu lub składnika interoperacyjności.	8. Dokumentację i korespondencję związaną z oceną zgodności przedstawianą Prezesowi UTK sporządza się w języku polskim.
			§ 7 ust. 8	8. Wnioskodawca przechowuje kopię dokumentacji 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 ust. 5	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.	
Załącznik II pkt 2.7	Publikacja Każda jednostka notyfikowana musi okresowo publikować istotne informacje dotyczące:	T	Art. 25s ust. 2 ustawy	2. Notyfikowane jednostki certyfikujące są obowiązane do publikowania na swoich stronach internetowych, corocznie, w terminie	

	<p>a) otrzymanych wniosków o weryfikację i pośrednie potwierdzenie weryfikacji;</p> <p>b) wniosków o ocenę zgodności i przydatności do stosowania składników interoperacyjności;</p> <p>c) wydanych pośrednich potwierdzeń weryfikacji lub przypadków odmowy ich wydania;</p> <p>d) wydanych certyfikatów zgodności i certyfikatów przydatności do stosowania WE lub przypadków odmowy ich wydania;</p> <p>e) wydanych certyfikatów weryfikacji lub przypadków odmowy ich wydania.</p>			<p>do końca pierwszego kwartału:</p> <p>1) wykazu wniosków o dokonanie:</p> <p>a) weryfikacji WE podsystemu oraz o dokonanie pośredniej weryfikacji WE podsystemu,</p> <p>b) oceny WE zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności;</p> <p>2) informacji o wydanych:</p> <p>a) certyfikatach weryfikacji WE podsystemu i przypadkach odmowy ich wydania,</p> <p>b) pośrednich certyfikatach weryfikacji WE podsystemu i przypadkach odmowy ich wydania,</p> <p>c) certyfikatach WE zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności i przypadkach odmowy ich wydania.</p>	
Załącznik II pkt 2.8.	<p>Język</p> <p>Dokumentacja oraz korespondencja dotycząca procedury weryfikacji WE muszą być sporządzane w języku urzędowym Unii obowiązującym w państwie członkowskim, w którym ma siedzibę podmiot zamawiający lub producent (tj. wnioskodawca w rozumieniu art. 18), lub w języku urzędowym Unii zaaprobowanym przez podmiot zamawiający lub producenta (tj. wnioskodawcę w rozumieniu art. 18).</p>	T	<p>Art. 25ca ust. 8 ustawy</p> <p>§ 8 ust. 5</p>	<p>8. Dokumentację i korespondencję związaną z oceną zgodności przedstawianą Prezesowi UTK sporządza się w języku polskim.</p> <p>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.</p>	
Załącznik II pkt 3	<p>CERTYFIKAT WERYFIKACJI WYDAWANY PRZEZ PODMIOT WYZNACZONY</p>	N			
Załącznik II pkt 3.1	<p>Wprowadzenie</p> <p>W przypadku gdy mają zastosowanie przepisy krajowe, weryfikacja obejmuje procedurę, w ramach której podmiot wyznaczony na podstawie art. 17 ust. 3 akapit trzeci (podmiot wyznaczony) sprawdza i potwierdza certyfikatem, że podsystem odpowiada przepisom krajowym będącym przedmiotem powiadomienia zgodnie z art. 17 ust. 3, w odniesieniu do każdego państwa członkowskiego, w którym zamierzone jest ubieganie się o zezwolenie na dopuszczenie podsystemu do eksploatacji.</p>	T	<p>Art. 25d ust. 1 i 6 ustawy</p>	<p>1. W przypadkach:</p> <p>1) określonych w art. 25f lub</p> <p>2) sieci kolejowych albo ich części nieobjętych obowiązkiem stosowania TSI, lub</p> <p>3) typów urządzeń i typów budowli, o których mowa w art. 22f ust. 1, nieujętych we właściwej TSI jako składniki interoperacyjności, lub</p> <p>4) szczególnych i punktów otwartych dla których konieczne jest zastosowanie</p>	

				<p>przepisów technicznych niezawartych we właściwej TSI</p> <p>- Prezes UTK ustala listę właściwych krajowych specyfikacji technicznych i dokumentów normalizacyjnych, których zastosowanie umożliwia spełnienie zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności systemu kolei.</p> <p>6. W przypadkach, o których mowa w ust. 1, weryfikacja podsystemu strukturalnego w oparciu o krajowe specyfikacje techniczne i dokumenty normalizacyjne, jest prowadzona przez notyfikowane jednostki certyfikujące.</p>	
			<p>Art. 25cb ust. 6 pkt 4 i ust. 7 ustawy</p>	<p>6. W procedurze weryfikacji WE podsystemu notyfikowana jednostka certyfikująca uwzględnia pośrednie certyfikaty weryfikacji WE podsystemu i sprawdza:</p> <p>(...)</p> <p>4) zgodność całego podsystemu z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności systemu kolei określonymi w TSI oraz w przepisach wydanych na podstawie art. 25t;</p> <p>7. Po dokonaniu pozytywnej weryfikacji WE podsystemu, notyfikowana jednostka certyfikująca wydaje certyfikat weryfikacji WE podsystemu.</p>	
<p>Zał. II pkt 3.2 zd. pierwsze</p>	<p>Certyfikat weryfikacji</p> <p>Podmiot wyznaczony sporządza certyfikat weryfikacji przeznaczony dla podmiotu zamawiającego lub producenta (tj. wnioskodawcy w rozumieniu art. 18).</p> <p>Certyfikat musi zawierać dokładne odesłanie do przepisów krajowych, zgodność z którymi podmiot wyznaczony zbadal w procesie weryfikacji.</p> <p>W przypadku przepisów krajowych dotyczących podsystemów wchodzących w skład pojazdu podmiot wyznaczony dzieli certyfikat na dwie części, z których jedna zawiera odesłanie do przepisów krajowych ściśle dotyczących kompatybilności technicznej między pojazdem a daną siecią, a druga — do wszystkich pozostałych przepisów krajowych.</p>	T	<p>Pkt 2.6.1 w zał. nr 3</p>	<p>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:</p> <p>2.6.1.1. certyfikat powinien zawierać dokładne odesłanie do mających zastosowanie właściwych krajowych specyfikacji</p>	

				<p>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,</p> <p>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.</p>	
Zał. II pkt 3.3	<p>Dokumentacja techniczna</p> <p>Dokumentacja techniczna sporządzona przez podmiot wyznaczony i towarzysząca certyfikatowi weryfikacji w przypadku przepisów krajowych musi zostać włączona do dokumentacji technicznej towarzyszącej deklaracji weryfikacji WE, o której mowa w pkt 2.4, i musi zawierać dane techniczne istotne dla oceny zgodności podsystemu z tymi przepisami krajowymi.</p>	T	Pkt 2.6.2-2.6.3 w zał. nr 3	<p>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.</p> <p>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.</p>	
			Pkt 2.6.3.3 w zał. nr 3	<p>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:</p> <p>2.6.3.3.1. dokumenty określające parametry</p>	

			<p>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,</p> <p>2.6.3.3.2. wykaz włączonych do pojazdu kolejowego niezgodnego z TSI składników interoperacyjności,</p> <p>2.6.3.3.3. kopie deklaracji zgodności WE lub przydatności do stosowania składników interoperacyjności, jeżeli takie składniki są zastosowane,</p> <p>2.6.3.3.4. kopie sprawozdań z przeprowadzonych, przez podmioty uprawnione na podstawie specyfikacji europejskich, badań i testów,</p> <p>2.6.3.3.5. certyfikat weryfikacji pojazdu kolejowego niezgodnego z TSI wraz z:</p> <p>2.6.3.3.5.1. obliczeniami,</p> <p>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,</p> <p>2.6.3.3.5.3. sprawozdaniem podmiotu uprawnionego z przeprowadzonych audytów,</p> <p>2.6.3.3.5.4. pośrednimi certyfikatami weryfikacji i pośrednimi deklaracjami weryfikacji, jeżeli zostały wydane,</p> <p>2.6.3.3.5.5. kopią certyfikatu badania typu pojazdu kolejowego,</p> <p>2.6.3.3.5.6. kopią certyfikatu systemu zarządzania jakością,</p> <p>2.6.3.3.6. inne certyfikaty, o ile zostały wydane,</p>	
--	--	--	---	--

				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.	
Załącznik II pkt 3.4	<p>Język</p> <p>Dokumentacja oraz korespondencja dotycząca procedury weryfikacji WE muszą być sporządzane w języku urzędowym Unii obowiązującym w państwie członkowskim, w którym ma siedzibę podmiot zamawiający lub producent (tj. wnioskodawca w rozumieniu art. 18), lub w języku urzędowym Unii zaakceptowanym przez podmiot zamawiający lub producenta (tj. wnioskodawcę w rozumieniu art. 18).</p>	T	Art. 25ca ust. 8 ustawy	8. Dokumentację i korespondencję związaną z oceną zgodności przedstawianą Prezesowi UTK sporządza się w języku polskim.	
Załącznik II pkt 4	<p>WERYFIKACJA CZĘŚCI PODSYSTEMÓW ZGODNIE Z ART. 18 UST. 5</p> <p>Jeżeli certyfikat weryfikacji ma być wydany dla niektórych części podsystemu, przepisy niniejszego załącznika stosuje się odpowiednio do tych części.</p>	T	Art. 25cb ust. 5-5c ustawy	<p>5. Jeżeli przewiduje to odpowiednia TSI lub na żądanie producenta podsystemu albo jego upoważnionego przedstawiciela, zarządcy, przewoźnika kolejowego, dysponenta, importera, wykonawcy modernizacji, inwestora albo podmiotu zamawiającego, można podzielić podsystem na określone części lub sprawdzić jego zgodność z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności systemu kolei na określonych etapach procedury weryfikacji WE. Sprawdzenia zgodności z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności systemu kolei można dokonać także dla określonej części podsystemu na określonym etapie tej procedury.</p> <p>5a. Po przeprowadzeniu czynności, o których mowa w ust. 5, jeżeli spełnione są zasadnicze wymagania dotyczące interoperacyjności systemu kolei, notyfikowana jednostka certyfikująca wydaje pośredni certyfikat weryfikacji WE podsystemu.</p> <p>5b. Na podstawie pośredniego certyfikatu weryfikacji WE podsystemu podmiot, o którym mowa w ust. 5, na rzecz którego wystawiono ten certyfikat, wystawia pośrednią deklarację weryfikacji WE podsystemu, do której załącza dokumentację</p>	

				<p>techniczną określoną w przepisach wydanych na podstawie art. 25ta ust. 1 pkt 4.</p> <p>5c. Dokumenty, o których mowa w ust. 5a i 5b, zawierają odniesienie do właściwych TSI, których dotyczyła ocena zgodności.</p>	
			§ 6	<p>§ 6. 1. Notyfikowana jednostka certyfikująca, 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 zastosowania krajowych specyfikacji technicznych i dokumentów normalizacyjnych, o których mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 25t ustawy.</p> <p>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.</p>	
			§ 7 ust. 5	<p>5. Dokumentacja przebiegu weryfikacji WE podsystemu jest sporządzana przez notyfikowaną jednostkę certyfikującą w zakresie właściwym dla wykonanych przez nią czynności i jest przekazywana wnioskodawcy jako potwierdzenie pośredniego certyfikatu weryfikacji WE podsystemu albo certyfikatu weryfikacji WE podsystemu.</p>	
			§ 8 ust. 3-5	<p>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.</p> <p>4. Dokumentacja techniczna dołączana do pośredniej deklaracji weryfikacji WE podsystemu obejmuje elementy, o których mowa w ust. 2 pkt 1 i 2, dotyczące całości</p>	

				albo części podsystemu na etapie jego projektowania lub budowy. 5. Dokumentacja techniczna, o której mowa w ust. 2 i 4, powinna być sporządzona w języku polskim.	
--	--	--	--	--	--

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

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

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

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

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

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

Używane skróty:

ustawa - ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2015 r. poz. 1297, 1741, 1753 i 1777),

W przypadku przywołania wyłącznie jednostki redakcyjnej bez wskazania aktu (tj. bez wskazania „ustawy” czy „rozp. ws. ISK”), odwołanie dotyczy projektu, dla którego przygotowano niniejszą tabelę zbieżności.

Do projektu z dnia 30.11.2015 r.