



DZIENNIK USTAW

RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Warszawa, dnia 31 grudnia 2014 r.

Poz. 1976

ROZPORZĄDZENIE MINISTRA INFRASTRUKTURY I ROZWOJU¹⁾

z dnia 15 grudnia 2014 r.

zmieniające rozporządzenie w sprawie interoperacyjności systemu kolei²⁾

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

§ 1. W rozporządzeniu Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 6 listopada 2013 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei (Dz. U. poz. 1297) wprowadza się następujące zmiany:

1) w § 2 pkt 3 otrzymuje brzmienie:

„3) pojazd kolejowy niezgodny z TSI – pojazd kolejowy nieujęty we właściwej TSI lub niespełniający w całości albo w części wymagań określonych we właściwych TSI, lub objęty odstępstwami od obowiązku stosowania właściwych TSI.”;

2) po § 11 dodaje się § 11a w brzmieniu:

„§ 11a. 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.”;

¹⁾ Minister Infrastruktury i Rozwoju kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 4 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 22 września 2014 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury i Rozwoju (Dz. U. poz. 1257).

²⁾ Niniejsze rozporządzenie dokonuje wdrożenia dyrektywy Komisji 2014/38/UE z dnia 10 marca 2014 r. zmieniającej załącznik III do dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE, jeżeli chodzi o poziom hałasu (Dz. Urz. UE L 70 z 11.03.2014, str. 20).

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

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

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

1.4.4.1. na terenach podlegających ochronie akustycznej, zlokalizowanych w obszarach sąsiadujących z infrastrukturą kolejową,

1.4.4.2. w kabinie maszynisty.”;

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

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

2. Pośrednie certyfikaty weryfikacji WE podsystemu, pośrednie deklaracje weryfikacji WE podsystemu, certyfikaty weryfikacji WE podsystemu, deklaracje weryfikacji WE podsystemu oraz deklaracje zgodności z typem, wydane przed dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia, zachowują ważność i 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.

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

2. Certyfikaty weryfikacji pojazdu kolejowego niezgodnego z TSI wydane przed dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia zachowują ważność i 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.

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

Minister Infrastruktury i Rozwoju: *M. Wasiak*

PROCEDURY WERYFIKACJI POJAZDÓW KOLEJOWYCH NIEZGODNYCH Z TSI

I. Warunki i tryb dokonywania weryfikacji

1. Wnioskodawca przed dopuszczeniem do eksploatacji pojazdu kolejowego niezgodnego z TSI powinien poddać go procedurze weryfikacji obejmującej łącznie:

1.1. procedurę badania typu, o której mowa w pkt II.1, przeprowadzaną jednorazowo dla egzemplarza reprezentatywnego dla danego typu pojazdu kolejowego, do którego zaliczony został pojazd kolejowy niezgodny z TSI,

1.2. wybraną przez siebie procedurę weryfikacji zgodności z typem, o której mowa w pkt II.2 albo pkt II.3.

2. Podmiot uprawniony dokonuje weryfikacji pojazdu kolejowego niezgodnego z TSI z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności systemu kolei przez sprawdzenie jego zgodności z wymaganiami określonymi w krajowych specyfikacjach technicznych i dokumentach normalizacyjnych, o których mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 25t ustawy.

3. Wnioskodawca zwraca się do podmiotu uprawnionego z wnioskiem o przeprowadzenie weryfikacji pojazdu kolejowego niezgodnego z TSI zgodnie z wybraną przez siebie procedurą weryfikacji zgodności z typem, określoną w pkt II.2 lub pkt II.3.

4. W przypadku gdy typ pojazdu kolejowego, do którego został zaliczony pojazd kolejowy niezgodny z TSI, poddawany weryfikacji nie posiada certyfikatu badania typu, przed przystąpieniem do weryfikacji zgodności z typem, o której mowa w pkt I.3, wnioskodawca zwraca się do podmiotu uprawnionego z wnioskiem o przeprowadzenie badania typu zgodnie z procedurą określoną w pkt II.1.

5. Po dokonaniu procedury weryfikacji pojazdu kolejowego niezgodnego z TSI, podmiot uprawniony potwierdza spełnianie zasadniczych wymagań przez ten pojazd, wydając certyfikat weryfikacji pojazdu kolejowego niezgodnego z TSI, na bazie którego wnioskodawca wystawia deklarację weryfikacji pojazdu kolejowego niezgodnego z TSI, którą załącza do wniosku o wydanie zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji, o którym mowa w art. 23b ust. 6 ustawy.

II. Procedury weryfikacji

1. Moduł B – Badanie typu

1.1. Badanie typu jest częścią procedury weryfikacji, przez którą podmiot uprawniony bada rozwiązanie techniczne pojazdu kolejowego niezgodnego z TSI oraz weryfikuje i poświadcza, że rozwiązanie to spełnia wymagania określone we właściwych krajowych specyfikacjach technicznych i dokumentach normalizacyjnych, o których mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 25t ustawy, mających do niego zastosowanie.

1.2. Badanie typu przeprowadza się przez:

1.2.1. ocenę adekwatności rozwiązania technicznego pojazdu kolejowego niezgodnego z TSI poprzez zbadanie dokumentacji technicznej i dowodów potwierdzających, o których mowa w pkt 1.3, oraz

1.2.2. badanie egzemplarza reprezentatywnego dla danego typu pojazdu kolejowego niezgodnego z TSI, zwanego dalej „typem”.

1.3. Pojazd kolejowy niezgodny z TSI może obejmować kilka wersji, pod warunkiem przedstawienia dowodów potwierdzających, że różnice między poszczególnymi wersjami nie mają wpływu na poziom bezpieczeństwa.

1.4. Wnioskodawca składa do wybranego przez siebie podmiotu uprawnionego wnioski 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 nie stosowania, 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 osiągania 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 możliwości ograniczenia ich zakresu, o którym mowa w § 11a ust. 1 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 zatwierdzonego systemu zarządzania jakością.

2.5.2. Wnioskodawca powinien umożliwić podmiotowi uprawnionemu dostęp do stanowisk produkcji, kontroli, badania i przechowywania pojazdów kolejowych w celu dokonania audytów oraz dostarczyć 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 koordynacji podmiot uprawniony posiada następujące 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 spełniającego 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 wnioski 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 wniosek pod względem ważności certyfikatu badania typu, o którym mowa w pkt 1.9, oraz załączników do niego.

3.4.3. Jeżeli podmiot uprawniony uzna, że certyfikat badania typu utracił ważność lub nie spełnia wymogów i że niezbędne jest nowe badanie typu, odmawia wnioskodawcy dokonania weryfikacji pojazdu kolejowego i uzasadnia swoją odmowę.

3.4.4. W procedurze weryfikacji pojazdu kolejowego niezgodnego z TSI podmiot uprawniony przed wydaniem certyfikatu weryfikacji, o którym mowa w pkt 3.6, sprawdza:

3.4.4.1. zgodność pojazdu z dokumentacją, o której mowa w pkt 3.4.1,

3.4.4.2. wszystkie elementy projektu i budowy,

3.4.4.3. warunki integracji pojazdu kolejowego w jego środowisku systemowym i niezbędne warunki dotyczące interfejsów z innymi podsystemami, wykorzystując do tego celu informacje zawarte w rejestrze infrastruktury i w europejskim rejestrze typów pojazdów dopuszczonych do eksploatacji,

3.4.4.4. spełnienie parametrów, o których mowa w załączniku nr 4 do rozporządzenia, z uwzględnieniem możliwości ograniczenia ich zakresu, o którym mowa w § 11a ust. 1 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 następujące 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.