DOPUSZCZANIE ELEMENTÓW PODSYSTEMÓW I TECHNOLOGII PRZEZNACZONYCH DO STOSOWANIA NA LINIACH KOLEJOWYCH ZARZĄDZANYCH PRZEZ PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

Michał Zięcina	22.10.2015	Włodzimierz Kiełczyński	22.10.2015	Andrzej Pawłowski	27.10.2015 r.
Opracował	Data i podpis	Sprawdził	Data i podpis	Zatwierdził	Data i podpis

SPIS TREŚCI

Rozdział 1. Cel i zakres procedury 3

Rozdział 2. Definicje pojęć stosowanych w procedurze 3

Rozdział 3. Dokumenty związane 6

Rozdział 4. Zasady odpowiedzialności 8

Rozdział 5. Obszary i proces certyfikacji 10

Rozdział 6. Graficzny schemat postępowania 23

Rozdział 7. Zapisy 27

Rozdział 8. Wykaz załączników 27

Rozdział 9. Wykaz zmian 28

Załącznik 1. Lista otwarta EiT, na zastosowanie których wymagane jest Dopuszczenie do stosowania na liniach kolejowych zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. 28

Załącznik 2. Wniosek o dopuszczenie do stosowania na liniach kolejowych zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. 30

Załącznik 3. Rejestr wniosków o dopuszczenie do stosowania na liniach kolejowych zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. 33

Załącznik 4. Dopuszczenie do stosowania na liniach kolejowych zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. 34

Załącznik 5. Umowa w sprawie przeprowadzenia badań eksploatacyjnych (wzór) 35

Załącznik 6. Przykładowa Karta procesu dopuszczenia elementu podsystemu lub technologii 39

Rozdział 1.
Cel i zakres procedury

§ 1.

1. Podstawowym celem procedury jest umożliwienie zastosowania w podsystemach systemu kolei rozwiązań technicznych zapewniających jego bezpieczeństwo i efektywność z uwzględnieniem dostępnych zarządcy infrastruktury zasobów obejmujących: finanse, środki produkcji, w tym technologie diagnostyczne, poziom kompetencji, procedury reakcji i innych działań w sytuacjach normalnych i nadzwyczajnych występujących w toku użytkowania danego rozwiązania.
2. Powyższy cel będzie realizowany poprzez wydawanie przez Spółkę dopuszczeń na zasadach opisanych niniejszą procedurą.

§ 2.

1. Procedura obejmuje elementy podsystemów i technologie – zwane dalej EiT, których stosowanie może mieć bezpośredni lub pośredni wpływ na bezpieczeństwo ruchu kolejowego lub na bezpieczeństwo osób korzystających z usług kolei.
2. Lista otwarta EiT podlegających niniejszej procedurze określona jest w załączniku nr 1. Lista jest aktualizowana przez Biuro Bezpieczeństwa Centrali Spółki na podstawie wpływających wniosków oraz zgłoszeń biur (zmiana treści listy nie stanowi zmiany procedury).
3. Obszar stosowania procedury obejmuje wszystkie jednostki organizacyjne Spółki.

Rozdział 2.
Definicje pojęć stosowanych w procedurze

§ 3.

1. Aprobata techniczna – pozytywna ocena techniczna przydatności wyrobu budowlanego do zamierzonego stosowania, uzależniona od spełnienia wymagań podstawowych przez obiekty budowlane, w których wyrób jest stosowany (zob. art. 2 pkt. 2 Ustawy o wyrobach budowlanych).
2. Biuro – właściwe merytorycznie Biuro Centrali PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. lub PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Centrum Diagnostyki w zakresie kompetencji określonych w regulaminach organizacyjnych.

3. Certyfikat zgodności – dokument wydany przez notyfikowaną jednostkę certyfikującą, potwierdzający, że wyrób i proces jego wytwarzania są zgodne z zasadniczymi wymaganiami. (zob. art. 5 pkt. 9 Ustawy o systemie oceny zgodności).[1]
4. Certyfikat zgodności typu - dokument wystawiony przez jednostkę organizacyjną uprawnioną do przeprowadzenia badań technicznych koniecznych do uzyskania świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu potwierdzający przeprowadzenie tych badań z wynikiem pozytywnym (zob. art. 4 pkt 15 a) ustawy o transporcie kolejowym).
5. Certyfikat zgodności z typem - dokument wystawiony przez jednostkę organizacyjną uprawnioną do przeprowadzenia badań technicznych koniecznych do stwierdzania zgodności z typem, potwierdzający, że dane urządzenie, budowla albo pojazd kolejowy są zgodne z typem, który uprzednio uzyskał świadectwo dopuszczenia do eksploatacji typu (zob. art. 4 pkt 15 b) ustawy o transporcie kolejowym).
6. Certyfikat zgodności WE lub przydatności do stosowania – dokument wydany przez notyfikowaną jednostkę certyfikującą, potwierdzający, że składnik interoperacyjności jest zgodny z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności systemu kolei lub potwierdzający, że składnik interoperacyjności jest przydatny do stosowania. (Art. 4 pkt. 34b Ustawy o transporcie kolejowym).
7. Członek Zarządu – Członek Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., któremu Biuro podporządkowane jest wg obowiązującej Uchwały Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. dotyczącej ustalenia podporządkowania komórek organizacyjnych Centrali członkom Zarządu.
8. Deklaracja zgodności – oświadczenie producenta lub jego upoważnionego przedstawiciela, stwierdzające na jego wyłączną odpowiedzialność, że wyrób jest zgodny z zasadniczymi wymaganiami. (zob. art. 5 pkt. 10 Ustawy o systemie oceny zgodności). W celu wykazania domniemania zgodności należy w deklaracji wskazać odniesienie do norm zharmonizowanych, polskich norm, aprobat technicznych, kart UIC, warunków technicznych lub innych specyfikacji technicznych.
9. Deklaracja zgodności WE – oświadczenie producenta albo jego upoważnionego przedstawiciela mającego siedzibę na terytorium państw członkowskich Unii

[1] Notyfikacja jednostek oceny zgodności Komisji Europejskiej i państwom członkowskim Unii Europejskiej jest dokonywana przez Ministerstwo Gospodarki po uzyskaniu akredytacji Polskiego Centrum Akredytacji (PCA) i ich autoryzacji przez ministra właściwego ze względu na przedmiot oceny zgodności.

Europejskiej, podmiotu zamawiającego, wykonawcy modernizacji, importera, inwestora, dysponenta, zarządcy infrastruktury albo przewoźnika kolejowego stwierdzające, na jego wyłączną odpowiedzialność, że wyrób do którego ma zastosowanie unijne prawodawstwo harmonizacyjne (np. składnik interoperacyjności) jest zgodny z właściwymi dla niego zasadniczymi wymaganiami (np. dotyczącymi interoperacyjności systemu kolei) lub potwierdzające, że jest przydatny do stosowania (zob. art. 4 pkt 35 c) ustawy o transporcie kolejowym).

10. Jednostka badawcza – jednostka wybrana przez Wnioskodawcę do wykonania badań, zaakceptowana przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
11. Jednostka notyfikowana certyfikująca – podmiot odpowiedzialny za ocenę zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności oraz odpowiedzialny za prowadzenie procedur weryfikacji WE podsystemów (zob. art. 4 pkt 34 c) ustawy o transporcie kolejowym).
12. Element / element podsystemu (na potrzeby niniejszej procedury) – system, urządzenie, wyrób lub ich część zamienna, będąca przedmiotem procesu dopuszczenia do stosowania na sieci zarządzanej przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. według niniejszej procedury.
13. Ocena zgodności – proces oceny wykazujący, czy zostały spełnione określone wymagania odnoszące się do elementu lub technologii.
14. Podsystemy – oznaczają wynik podziału systemu kolei (zgodnie z opisem zawartym w załączniku I do Dyrektywy 2011/18/UE, zmieniającej załączniki II, V i VI do Dyrektywy 2008/57/WE). Podsystemy te, dla których muszą zostać ustalone zasadnicze wymagania, mogą mieć charakter strukturalny lub funkcjonalny.
15. Składniki interoperacyjności – podstawowe składniki, grupy składników, podzespoły lub zespoły, które są włączone lub które mają być włączone do podsystemu, od którego pośrednio lub bezpośrednio zależy interoperacyjność systemu kolei. (zob. art. 5 pkt. 30 Ustawy o transporcie kolejowym). Składniki interoperacyjności wskazane są w technicznych specyfikacjach interoperacyjności opisujących poszczególne podsystemy, a także w Załączniku nr 1 do rozporządzenia MTBiGM z dnia 6 listopada 2013 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei.
16. Spółka – PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
17. System (na potrzeby niniejszej procedury) – zespół elementów powiązanych ze sobą różnymi zależnościami, zbudowany w celu pełnienia określonych funkcji.

18. Technologia (na potrzeby niniejszej procedury) – ciąg czynności, które należy wykonać w celu wytworzenia danego elementu, jego instalacji lub dezinstalacji w ramach podsystemu.
19. Urządzenie (na potrzeby niniejszej procedury) – zespół połączonych ze sobą części stanowiących funkcjonalną całość, umożliwiający wykonanie określonego procesu.
20. UTK – Urząd Transportu Kolejowego.
21. Wnioskodawca – producent lub jego upoważniony przedstawiciel, twórca technologii lub wykonawca robót wykorzystujący daną technologię. Spółka zastrzega sobie prawo wymagania posiadania przez wnioskodawcę przedstawicielstwa technicznego na terytorium Polski.
22. Wyrób (na potrzeby niniejszej procedury) – rzecz, bez względu na stopień jej przetworzenia, przeznaczona do wprowadzania do obrotu lub przekazania do użytku, która może być zastosowana w systemie kolei (z wykorzystaniem art. 5 pkt. 1 Ustawy o systemie oceny zgodności).
23. Zasadnicze wymagania – wymagania w zakresie cech wyrobu, jego projektowania lub wytwarzania, określone w dyrektywach nowego podejścia (Art. 5 pkt. 16 Ustawy o systemie oceny zgodności).
24. Zasadnicze wymagania dla interoperacyjności systemu kolei – wymagania dotyczące składników interoperacyjności, podsystemów i ich powiązań, które powinny być spełnione w europejskim systemie kolei w celu zapewnienia jego interoperacyjności. Wymagania te są określone w Załączniku nr 2 do rozporządzenia MTBiGM z dnia 6 listopada 2013 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei.

Rozdział 3.
Dokumenty związane

§ 4.

Dokumentami związanymi z niniejszą procedurą są w szczególności:

1. Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (t.j. Dz.U. z 2013 r., poz.1594, z późn. zm.);
2. Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (t.j. Dz.U. z 2013 r., poz. 1409, z późn. zm.);

3. Ustawa z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych (t.j. Dz.U. z 2013 r., poz. 907, z późn. zm.);
4. Ustawa z dnia 16 kwietnia 2004 r. o wyrobach budowlanych (t.j. Dz.U. Nr 92, poz. 881, z późn. zm.);
5. Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 10 września 1998 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie (Dz.U. z 1998 r. Nr 151, poz. 987, z późn. zm.);
6. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 13 maja 2014 r. w sprawie dopuszczania do eksploatacji określonych rodzajów budowli, urządzeń i pojazdów kolejowych (Dz. U. z 2014 r. poz. 720);
7. Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 26 lutego 1996 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych z drogami publicznymi i ich usytuowanie (Dz.U. z 1996 r. Nr 33, poz. 144, z późn. zm.);
8. Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) Nr 305/2011 z dnia 9 marca 2011 r. ustanawiające zharmonizowane warunki wprowadzenia do obrotu wyrobów budowlanych i uchylające dyrektywę Rady 89/106/EWG;
9. Rozporządzenie Wykonawcze Komisji (UE) nr 402/2013 z dnia 30.04.2013 r. w sprawie przyjęcia wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w zakresie wyceny i oceny ryzyka i uchylające rozporządzenie (WE) nr 352/2009;
10. Norma PN-EN 50126:2002 „Zastosowania kolejowe – Specyfikacja niezawodności, dostępności, podatności utrzymaniowej i bezpieczeństwa”;
11. Regulamin Organizacyjny PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. – załącznik do uchwały Nr 429/2009 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 22 października 2009 r. (z późn. zm.);
12. Regulamin Organizacyjny PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Centrala – załącznik do uchwały Nr 243/2013 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 19 marca 2013 r.;
13. Regulamin Organizacyjny PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Centrum Diagnostyki – załącznik do uchwały Nr 331/2014 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 29 kwietnia 2014 r.;

14. Ramowy Regulamin Organizacyjny PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zakład Linii Kolejowych – załącznik do uchwały Nr 486/2009 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 10 listopada 2009 r. (z późn. zm.);
15. Regulamin udzielania zamówień przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. na dostawy, usługi oraz roboty budowlane, stanowiący załącznik nr 3 do Polityki Korporacyjnej Zakupów PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.;
16. Decyzja Nr 7/2015 Członka Zarządu – dyrektora ds. utrzymania infrastruktury PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 20 marca 2015 r. w sprawie monitorowania funkcjonowania poligonów badawczych na sieci kolejowej zarządzanej przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
17. Warunki techniczne, standardy techniczne, wytyczne oraz inne przyjęte w Spółce przepisy, określające wymagania dla EiT.

Rozdział 4.
Zasady odpowiedzialności

§ 5.

Lp.	*Stanowisko*	*Symbol*	*Zakres odpowiedzialności*
	1	2	3
1.	Prezes Zarządu	I	1) Rozpatrywanie odwołań Wnioskodawców; 2) Podejmowanie decyzji w zakresie odwołań.
2.	Członek Zarządu Spółki	IT, IE, IW	Wydawanie, w drodze Decyzji, Dopuszczenia EiT przeznaczonych do stosowania na liniach kolejowych zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., a także ich zawieszanie oraz cofanie.
3.	Dyrektor Biura Bezpieczeństwa	IBR	1) Ocena, w uzgodnieniu z Biurem, wpływu zastosowania EiT na bezpieczeństwo; 2) Prowadzenie rejestru Wniosków; 3) Prowadzenie wykazu Dopuszczeń.
4.	Dyrektor Biura / Dyrektor Centrum Diagnostyki		1) Ocena przydatności zgłoszonego produktu do prowadzenia statutowej działalności Spółki; 2) Określenie wykazu dokumentów niezbędnych do przedłożenia celem uzyskania dopuszczenia;

Lp.	*Stanowisko*	*Symbol*	*Zakres odpowiedzialności*
	1	2	3
			3) Akceptacja jednostek badawczych; 4) Akceptacja zakresu badań i testów niezbędnych do przeprowadzenia oceny parametrów; 5) Określenie / uzgodnienie potrzeby przeprowadzenia badań eksploatacyjnych i/lub użytkowania kontrolowanego oraz zakresu i czasu ich przeprowadzenia; 6) Określenie lokalizacji dla badań eksploatacyjnych; 7) Określenie okresu obowiązywania dopuszczenia; 8) Określenie planu nadzoru/ kontroli (opcjonalnie); 9) Określenie postępowania w przypadku zawieszenia/ cofnięcia dopuszczenia; 10) Przygotowanie projektu Decyzji o wydaniu/ zawieszeniu/ cofnięciu dopuszczenia do stosowania dla produktu; 11) Przekazanie Dopuszczenia Wnioskodawcy.
5.	Dyrektor Zakładu Linii Kolejowych	IZ	1) Zawarcie Umowy trójstronnej w sprawie udostępnienia poligonu badawczego; 2) Monitorowanie EiT w ramach użytkowania kontrolowanego zgodnie z określonym planem nadzoru oraz w zakresie standardowych czynności diagnostycznych i utrzymaniowych; 3) Przesłanie skanu Umowy trójstronnej do Biura Bezpieczeństwa.
6.	Koordynator ds. SMS w komórce/	IZE	1) Zapewnienie zapoznania z niniejszą procedurą wśród pracowników; 2) Zapewnienie przestrzegania niniejszej procedury oraz stosowania załączonych wzorów,

Lp.	*Stanowisko*	*Symbol*	*Zakres odpowiedzialności*
	1	2	3
	jednostce organizacyjnej		w szczególności wzoru umowy trójstronnej w Zakładach Linii Kolejowych.

Rozdział 5.
Obszary i proces certyfikacji

§ 6.
Obszary certyfikacji

1. W wewnętrznym systemie certyfikacji elementów i technologii PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. uwzględniającym wymagania krajowe oraz UE wyróżnia się następujące obszary certyfikacji:
   1) obszar certyfikacji funkcjonalnej (PC1a) – obejmujący wstępną ocenę funkcjonalności pod względem potrzeb zarządcy infrastruktury, obszar regulowany w § 8 niniejszej Procedury;
   2) postępowanie z wnioskiem o dopuszczenie (PC1b) – obejmujący złożenie i dalsze postępowanie z Wnioskiem, obszar regulowany w § 9 niniejszej Procedury;
   3) obszar weryfikacji certyfikacji zasadniczej (PC2) – określony przepisami odrębnymi, obejmujący procesy oceny zgodności z wymaganiami zasadniczymi oraz innymi w rozumieniu przepisów odrębnych w sprawie systemu ocen zgodności, obszar regulowany w § 10 niniejszej Procedury;
   4) obszar certyfikacji ryzyk (PC3) – obejmujący szczegółową ocenę niezawodności, dostępności i podatności na utrzymanie wraz z wynikającymi z nich aspektami bezpieczeństwa, w rozumieniu przepisów odrębnych w sprawie systemu zarządzania bezpieczeństwem, oparty o analizy ryzyka; obszar regulowany w § 11 niniejszej Procedury;
   5) audyt jakościowy (PC4) – obejmujący ocenę jakościową elementów i technologii oraz producenta, oparty na zasadach zarządzania jakością, obszar regulowany w § 12 niniejszej Procedury;
   6) badania eksploatacyjne (PC5) – obejmujący potwierdzanie przydatności elementów i technologii podsystemu do dalszego użytkowania pod względem

spełnienia założeń zidentyfikowanych w obszarach PC1 do PC3, obszar regulowany w § 13 niniejszej Procedury;

7) obszar użytkowania kontrolowanego (PC6) – obejmujący nadzór i kontrolę warunkowo dopuszczonych EiT, celem zapewnienia monitorowania właściwej jakości dostarczanych elementów oraz zachowywania deklarowanych przez dostawcę parametrów w trakcie użytkowania kontrolowanego, obszar regulowany w § 15 niniejszej procedury.

2. Potwierdzeniem spełnienia wymagań określonych niniejszą procedurą dla danego EiT są:
   1) Wydanie Dopuszczenia do stosowania EiT;
   2) Wpis do Rejestru elementów podsystemu i technologii dopuszczonych do stosowania.

§ 7.
Proces certyfikacji

1. W celu identyfikacji zagadnień związanych z oceną EiT na potrzeby wydania dopuszczenia, Spółka zastrzega sobie prawo do wglądu we wszelkie dokumenty stanowiące podstawę wprowadzenia wyrobu do obrotu na terytorium Polski lub innego państwa członkowskiego Unii Europejskiej, bądź państwa członkowskiego Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu, np. dokumentów opracowanych w celu uzyskania: Świadectwa dopuszczenia do eksploatacji, Deklaracji zgodności WE, Deklaracji właściwości użytkowych, itp.
2. Dokumenty, o których mowa wyżej mogą obejmować: obliczenia projektowe i technologiczne, badania laboratoryjne, badania eksploatacyjne, dane materiałowe, zasady powiązania składników i inne dokumenty niezbędne dla przeprowadzenia procesu dopuszczenia.
3. Wszystkie składane dokumenty muszą być w języku polskim, wyjątek mogą stanowić dokumenty stanowiące podstawę wydania certyfikatu WE zgodności – podlegają uzgodnieniu z Biurem. Kopie dokumentów oraz tłumaczenia muszą posiadać potwierdzenie za zgodność z oryginałem przez jednostkę, która wydała dokument lub dla której został on wydany.
4. Wszystkie dokumenty powinny zostać przekazane w wersji elektronicznej lub papierowej.

5. Schemat postępowania przy ubieganiu się o dopuszczenie został przedstawiony w Rozdziale 6.

§ 8.

Obszar certyfikacji funkcjonalnej (PC1a)

1. Wnioskodawca pisemnie, na adres PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. – Centrala Biuro Bezpieczeństwa, zgłasza wolę ubiegania się o uzyskanie dopuszczenia do stosowania na sieci kolejowej zarządzanej przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. EiT (w przypadku EiT znajdującego się na liście stanowiącej załącznik nr 1, procedura może rozpoczynać się od obszaru PC2).
2. Zgłoszenie, o którym mowa w ust. 1 w szczególności winno zawierać następujące informacje:
   1) cel stosowania EiT;
   2) dokumentację techniczną EiT;
   3) opis EiT, w tym cech charakterystycznych;
   4) warunki stosowania EiT – służące do zapewnienia prawidłowej eksploatacji, obejmującej w szczególności obsługę, progi reakcji i odpowiednie dla nich środki zaradcze, diagnostykę, konserwację, naprawy.
3. Biuro Bezpieczeństwa przekazuje otrzymane zgłoszenie do właściwego dla EiT Biura w celu wstępnej oceny pod względem przydatności przedmiotu zgłoszenia do zastosowania w Spółce.
4. Biuro dokonuje wstępnej oceny EiT pod kątem funkcjonalnym, biorąc pod uwagę w szczególności:
   1) przydatność w prowadzeniu statutowej działalności Spółki;
   2) zasadność zastosowania pod względem technicznym;
   3) zasadność wykorzystania w aspekcie ekonomicznym, z uwzględnieniem kosztów zastosowania, a w przypadku elementów podsystemu również utrzymania, w miarę możliwości, w całym „cyklu życia”.
5. Po pozytywnej ocenie funkcjonalnej EiT, Biuro w uzgodnieniu z Biurem Bezpieczeństwa ocenia wpływ EiT na bezpieczeństwo ruchu kolejowego oraz bezpieczeństwo osób korzystających z usług kolei.
6. W przypadku stwierdzenia braku wpływu EiT na bezpieczeństwo ruchu kolejowego lub bezpieczeństwo osób korzystających z usług kolei, Biuro Bezpieczeństwa

przekazuje Wnioskodawcy informację o niepodleganiu pod zakres niniejszej procedury.

7. Jeżeli w wyniku oceny zostanie stwierdzony wpływ na bezpieczeństwo ruchu kolejowego lub bezpieczeństwo osób korzystających z usług kolei, Biuro przekazuje Wnioskodawcy stosowną informację wraz z wykazem niezbędnych dokumentów, które Wnioskodawca jest zobowiązany dołączyć do wniosku o dopuszczenie.

§ 9.
Wniosek o dopuszczenie do stosowania (PC1b)

1. Wnioskodawca, na adres siedziby Spółki – Centrala Biuro Bezpieczeństwa, składa pisemny wniosek o dopuszczenie EiT do stosowania na sieci zarządzanej przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Wzór wniosku stanowi Załącznik 2 do niniejszej procedury. Wniosek może obejmować wyłącznie jeden EiT.
2. Rejestr wszystkich wpływających wniosków o dopuszczenie EiT do stosowania na sieci kolejowej zarządzanej przez Spółkę prowadzi Biuro Bezpieczeństwa, zgodnie ze wzorem określonym w Załączniku 3 do niniejszej procedury.
3. Wykaz wymaganych dokumentów sporządzany jest indywidualnie w zależności od rodzaju EiT i powinien obejmować co najmniej:
   1) dokumentację techniczną definiującą EiT;
   2) wykaz dokumentów normatywnych – norm zharmonizowanych, aprobat technicznych wymagań lub innych specyfikacji technicznych, spełnianych przez zgłaszany EiT (jeżeli dokument normatywny określa wartości/metody/technologie alternatywne, należy szczegółowo wskazać, z którym punktem EiT jest zgodny);
   3) raport bezpieczeństwa zawierający wstępną ocenę i wycenę ryzyka przeprowadzoną w oparciu o wymagania zawarte w Rozporządzeniu Wykonawczym Komisji (UE) Nr 402/2013 w sprawie przyjęcia wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w zakresie wyceny i oceny ryzyka, a dla urządzenia lub systemu także, w oparciu o normę PN-EN 50126:2002 „Zastosowania kolejowe – Specyfikacja niezawodności, dostępności, podatności utrzymaniowej i bezpieczeństwa”, zawierający co najmniej:
      a) definicję objętego wnioskiem EiT,
      b) ocenę potencjalnego wpływu zmiany na bezpieczeństwo systemu kolejowego,

c) wpływ czynnika ludzkiego na skuteczność oraz niezawodność EiT, w szczególności wpływ nieprawidłowej obsługi oraz nieprawidłowo realizowanych czynności utrzymaniowych,

d) najczęściej pojawiające się problemy w czasie cyklu życia danego elementu lub w czasie stosowania technologii oraz ich wpływ na bezpieczeństwo ruchu kolejowego (dot. części operacyjnej oraz technicznej),

e) wystąpienia zagrożenia pożarowego, porażenia elektrycznego, lub innych;

4) analizę potencjalnego wpływu danego EiT na środowisko w zakresie:

a) emisji gazów lub pyłów do powietrza,

b) emisji zanieczyszczeń do wód lub ziemi z uwzględnieniem pełnej identyfikacji rodzaju (medium) zanieczyszczenia,

c) emisji energii, takiej jak ciepło, hałas, wibracje lub pola elektromagnetyczne,

d) emisji niebezpiecznych substancji chemicznych do środowiska,

e) powstawania odpadów w trakcie montażu, eksploatacji, rozbiórki EiT;

5) wykaz przeprowadzonych badań oraz ich wyniki, wraz z informacją w jakim celu (tj. dla potwierdzenia spełnienia jakich wymagań) zostały one wykonane;

6) opinię wstępną jednostki badawczej (dla EiT z branży automatyki i telekomunikacji);

7) dokumenty wynikające z odrębnych uregulowań prawnych warunkujących zastosowanie EiT – stanowiące potwierdzenie spełnienia wymagań obszaru PC2 – w przypadku:

a) składników interoperacyjności – deklaracja zgodności WE wraz z kopią certyfikatu zgodności WE (o ile został wydany) wydanego przez jednostkę notyfikowaną dla elementów będących składnikami interoperacyjności,

b) budowli lub urządzeń wskazanych w rozporządzeniu ministra właściwego ds. transportu wydanym na podstawie art. 22f ust. 14 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym – kopia świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu wraz z kopią certyfikatu typu lub deklaracją zgodności z typem,

c) wyrobów budowlanych (w rozumieniu art. 10 ustawy z dnia 7 lipca 2014 r. Prawo budowlane (Dz.U. z 2013 r., poz. 1409, z późn. zm.) – deklaracja właściwości użytkowych lub krajowa deklaracja zgodności,

d) EiT dla których nie wskazano rodzaju wymaganych dokumentów w przepisach odrębnych – deklaracja zgodności,

8) wytyczne stosowania EiT, w szczególności określające przeznaczenie, ewentualne ograniczenia w ich stosowaniu oraz konieczne do wprowadzenia ograniczenia eksploatacyjne dla sieci kolejowej wynikające z ich zastosowania lub awarii;

9) warunki techniczne wykonania i odbioru w zakresie:

a) wytwarzania elementu – służące zapewnieniu odpowiedniej jakości elementu na etapie jego wytwarzania,

b) zabudowy elementu – służące zapewnieniu odpowiedniej technologii zabudowy gwarantującej oczekiwaną trwałość elementu i poprawność pracy,

c) robót – służące zapewnieniu odpowiednich reżimów pracy adekwatnych do danej technologii,

10) warunki techniczne użytkowania elementu – służące do zapewnienia prawidłowej eksploatacji, obejmującej w szczególności obsługę, progi reakcji i odpowiednie dla nich środki zaradcze, diagnostykę, konserwację, naprawy;

11) zgodę na poddanie się audytom przeprowadzanym przez wyznaczonych pracowników Spółki PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. lub wyznaczony podmiot zewnętrzny;

12) inne posiadane certyfikaty, w tym dotyczące systemu zarządzania jakością.

4. Wnioskodawca dołącza do wniosku dokumenty, zgodnie z wykazem sporządzonym przez Biuro.
5. Biuro Bezpieczeństwa po zarejestrowaniu przekazuje wniosek do Biura.
6. Biuro zakłada Kartę procesu certyfikowania elementu podsystemu lub technologii (przykładowy wzór określony w załączniku 6).
7. W przypadku, gdy do wniosku nie załączono kompletu wymaganych dokumentów, Biuro pisemnie informuje o tym fakcie Wnioskodawcę wraz ze wskazaniem terminu uzupełnienia dokumentacji.
8. Termin o którym mowa w ust. 7 nie może być krótszy niż 30 dni kalendarzowych.
9. Wnioskodawca, który przedłożył wniosek bez kompletu wymaganych dokumentów, jest zobowiązany do ich uzupełnienia. Do tego czasu wykonanie procedury zostaje wstrzymane.

10. Nieuzupełnienie dokumentów w wyznaczonym terminie oznacza rezygnację Wnioskodawcy z dalszego procedowania dopuszczenia. Biuro wyznacza/ustala z Wnioskodawcą termin zwrotu dokumentów, a w przypadku braku kontaktu ze strony Wnioskodawcy (co najmniej 30 dni od wysłania powiadomienia) – dokumenty podlegają zniszczeniu.

§ 10.

Obszar weryfikacji certyfikacji zasadniczej (PC2)

1. Biuro weryfikuje zakres podlegania EiT pod ocenę zgodności z wymaganiami zasadniczymi / podstawowymi oraz innymi w rozumieniu przepisów odrębnych w sprawie systemu ocen zgodności.
2. Wszelkie badania wykonywane na sieci zarządzanej przez Spółkę dla celów certyfikacji zasadniczej powinny być uzgodnione z właściwym Biurem, z właściwymi jednostkami organizacyjnymi Spółki oraz z podmiotami właściwymi do udziału w systemie ocen zgodności.

§ 11.

Obszar certyfikacji ryzyk (PC3)

1. Spółka zastrzega sobie możliwość opracowania warunków, wytycznych, instrukcji lub innych dokumentów normatywnych, które mogą stanowić podstawę sformułowania wymagań wobec EiT.
2. Biuro akceptuje (lub zgłasza uwagi) przedłożone dokumenty stanowiące podstawę wydania Dopuszczenia.
3. W uzasadnionych przypadkach Biuro ma prawo zażądać od Wnioskodawcy przeprowadzenia dodatkowych badań, przy czym nie mogą one powielać (niekwestionowanych) badań już wykonanych.
4. Koszt dodatkowych badań, o których mowa w ust. 3 pokrywa Wnioskodawca.
5. W razie konieczności uzyskania dodatkowych informacji dotyczących zgłaszanego EiT, Biuro zwraca się w tej sprawie bezpośrednio do Wnioskodawcy na piśmie.
6. Jeżeli analiza przedstawionego przez Wnioskodawcę Raportu bezpieczeństwa wykaże, że jest on niewystarczający dla prawidłowej oceny wpływu EiT na bezpieczeństwo ruchu kolejowego lub bezpieczeństwo osób korzystających z usług kolei, Biuro występuje do Wnioskodawcy, informując o tym Biuro Bezpieczeństwa, o przeprowadzenie i przekazanie dodatkowych analiz ryzyka,

wpływu na bezpieczeństwo, wpływu na środowisko lub innych analiz niezbędnych do prawidłowej oceny.

7. W przypadku negatywnej oceny Biuro informuje Wnioskodawcę oraz Biuro Bezpieczeństwa o odrzuceniu wniosku o dopuszczenie do stosowania EiT na sieci zarządzanej przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., podając jednocześnie przyczyny odrzucenia.
8. Wnioskodawca może odwołać się od tej decyzji do Prezesa Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w terminie 7 dni od jej otrzymania.
9. Prezes Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. po zasięgnięciu opinii Biura Bezpieczeństwa i Biura może skierować sprawę do ponownego rozpatrzenia przez Biuro.
10. W przypadku podtrzymania decyzji o odrzuceniu wniosku, decyzja Prezesa Zarządu Spółki jest ostateczna.
11. W przypadku pozytywnej oceny zgłoszonego EiT:
    1) Biuro powiadamia Wnioskodawcę o terminie audytu, jeśli jest przewidziany;
    2) Dyrektor Biura wydaje „Pozwolenie na wykonanie badań eksploatacyjnych”, jeśli jest przewidziany dla danego EiT;
    3) Dyrektor Biura wnioskuje o wydanie „Dopuszczenia do stosowania elementu podsystemu lub technologii” jeśli badania eksploatacyjne oraz audyt nie są przewidziane dla danego EiT.

§ 12.
Obszar audytu jakościowego (PC4)

1. Spółka zastrzega sobie prawo do przeprowadzania audytu Wnioskodawcy na każdym etapie prowadzenia postępowania o wydanie Dopuszczenia zgodnie z niniejszą procedurą oraz po jego wydaniu (w okresie ważności Dopuszczenia).
2. Zespół Audytorów powoływany jest decyzją właściwego dla danego Biura Członka Zarządu na wniosek Biura.
3. W skład Zespołu obligatoryjnie wchodzi przedstawiciel Biura. Dodatkowo, w zależności od potrzeb, do Zespołu mogą być włączeni przedstawiciele innych biur Centrali lub jednostek organizacyjnych Spółki.
4. Dopuszcza się zlecenie przeprowadzenia audytu lub uznanie audytu wykonywanego przez podmiot zewnętrzny. Podstawą pozytywnej oceny audytu

realizowanego przed podmiot zewnętrzny są listy kontrolne uzgodnione przez Spółkę, obejmujące w sposób wyczerpujący technologię produkcji oraz dostaw, a także metody pracy (jeśli dotyczy).

5. Audyty producentów lub wykonawców robót dokonywane są w oparciu o przygotowaną wcześniej przez Zespół Audytorów listę pytań/zagadnień audytowych, przy czym zakres audytu obejmuje w szczególności:
   1) stosowany system jakości (np.: posiadanie certyfikatu ISO 9001, IRIS);
   2) kompetencje personelu;
   3) strukturę produkcji EiT;
   4) wewnętrzną kontrolę produkcji;
   5) powtarzalność typu;
   6) badania odbiorcze;
   7) liczbę i zasadność otrzymywanych reklamacji.
6. Po zakończeniu audytu Zespół Audytorów przekazuje do Biura raport z audytu.
7. W przypadku negatywnego wyniku audytu, Biuro informuje Wnioskodawcę oraz Biuro Bezpieczeństwa o odrzuceniu wniosku o dopuszczenie do stosowania.
8. Wnioskodawca może odwołać się od tej decyzji do Prezesa Zarządu Spółki w terminie 7 dni od jej otrzymania.
9. Prezes Zarządu Spółki po zasięgnięciu opinii Biura Bezpieczeństwa i Biura może skierować sprawę do ponownego rozpatrzenia przez Biuro.
10. W przypadku podtrzymania decyzji o odrzuceniu wniosku, decyzja Prezesa Zarządu Spółki jest ostateczna.
11. Całość dokumentacji stanowiącej przedmiot oceny EiT przechowuje Biuro.
12. Koszty audytu wykonywanego przez podmiot zewnętrzny pokrywa Wnioskodawca.

§ 13.
Badania eksploatacyjne (PC5)

1. Celem wykonania badań eksploatacyjnych Wnioskodawca zawiera trójstronną umowę z właściwą terenowo jednostką organizacyjną Spółki w sprawie udostępnienia poligonu badawczego oraz z jednostką badawczą wykonującą badania. Wzór umowy stanowi Załącznik 5 do niniejszej procedury (z wyjątkiem sytuacji, gdy poligon nie znajduje się na terenie zarządzanym przez Spółkę).

2. Wybór jednostki badawczej Wnioskodawca uzgadnia z Biurem.
3. Koordynator ds. SMS z Zakładzie Linii Kolejowych przesyła skan umowy trójstronnej do Biura Bezpieczeństwa na adres e-mail ibr@plk-sa.pl .
4. Lokalizację poligonu badawczego określa Biuro z uwzględnieniem możliwości zaakceptowania poligonu na terenie (nie będącym w zarządzie Spółki) wskazanym przez Jednostkę badawczą – w takim przypadku udział pracowników Spółki w badaniach eksploatacyjnych zostanie określony w programie badań.
5. Czas trwania badań eksploatacyjnych uzależniony jest od rodzaju EiT oraz programu badań przedstawionego przez jednostkę badawczą i nie powinien być krótszy niż 9 miesięcy dla urządzeń zewnętrznych (narażonych na oddziaływanie warunków atmosferycznych), obejmując porę letnią oraz zimową i nie krótszy niż 5 miesięcy dla urządzeń wewnętrznych.
6. Opracowany przez jednostkę badawczą program badań oraz czas ich trwania wymaga uzgodnienia przez Biuro.
7. Po zakończeniu badań eksploatacyjnych Wnioskodawca przedkłada do Biura sprawozdanie jednostki badawczej z przeprowadzonych badań wraz z opinią, która powinna zawierać w szczególności:
   1) opis elementu, który jednoznacznie wskazuje przedmiot badań;
   2) opis oraz wykaz przeprowadzonych pomiarów, testów wraz z ich wynikami;
   3) ocenę zgodności elementu z wymaganymi parametrami;
   4) ocenę możliwości zastosowania danego elementu we właściwym podsystemie;
   5) stwierdzenie o niezmienności typu określonego w świadectwie wydanym przez Prezesa UTK dla systemu lub urządzenia w przypadku zastosowania zamiennika części zamiennej (jeśli dotyczy).
8. Zakład Linii Kolejowych wskazany w umowie w sprawie przeprowadzenia badań eksploatacyjnych zobowiązany jest do wydania oceny w zakresie doświadczeń z eksploatacji dotyczącej EiT będącego przedmiotem dopuszczenia, zgodnie z wytycznymi określonymi przez Biuro. Ocena ta służy wyłącznie całościowej ewaluacji EiT wykonywanej przez Biuro i nie może być wykorzystywana do innych celów.
9. Po zakończeniu badań eksploatacyjnych EiT nastąpi demontaż lub pozostawienie na poligonie badawczym, w zależności m.in. od wyników badań. Przedmiotowa

kwestia zostanie uregulowana w umowie trójstronnej, o której mowa w § 13 ust. 1 lub w umowie odrębnej.

10. Biuro analizuje wszystkie otrzymane dokumenty oraz posiadane informacje dotyczące EiT, a następnie wnioskuje o wydanie dopuszczenia lub wystawia ocenę negatywną.
11. Negatywna opinia jednostki badawczej lub negatywna opinia Biura stanowi podstawę do odrzucenia wniosku o dopuszczenie EiT do stosowania na liniach kolejowych zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. – w takiej sytuacji Biuro informuje Wnioskodawcę oraz Biuro Bezpieczeństwa o odrzuceniu wniosku.
12. Wnioskodawca może odwołać się od tej decyzji do Prezesa Zarządu Spółki w terminie 7 dni od jej otrzymania.
13. Prezes Zarządu Spółki po zasięgnięciu opinii Biura Bezpieczeństwa i Biura może zwrócić sprawę do ponownego rozpatrzenia przez Biuro.
14. W przypadku podtrzymania decyzji o odrzuceniu wniosku, decyzja Prezesa Zarządu Spółki jest ostateczna.

§ 14.
Wydanie dopuszczenia

1. Pozytywny wynik całościowej oceny stanowi podstawę złożenia przez Biuro wniosku do właściwego Członka Zarządu o wydanie dopuszczenia do stosowania.
2. „Dopuszczenie do stosowania elementu podsystemu lub technologii na sieci zarządzanej przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.”, wydawane jest w drodze decyzji właściwego Członka Zarządu na EiT stanowiący przedmiot postępowania.
3. „Dopuszczenie do stosowania elementu podsystemu lub technologii na sieci zarządzanej przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.”, może być bezterminowe lub terminowe oraz bezwarunkowe lub warunkowe i pozwala na zastosowanie EiT na sieci kolejowej zarządzanej przez Spółkę.
4. Oryginał dokumentu Dopuszczenia otrzymuje Wnioskodawca, zaś kopię lub wersję elektroniczną przechowuje Biuro.
5. Wnioskodawca może udzielić pisemnej zgody innemu Podmiotowi na posługiwanie się uzyskanym Dopuszczeniem w stosunku do przedmiotowych elementów w postępowaniach przetargowych ogłaszanych przez Spółkę lub przez jednostki realizujące zadania na rzecz Spółki.

6. Biuro Bezpieczeństwa prowadzi i na bieżąco aktualizuje rejestr wydanych Dopuszczeń, publikowany na stronie internetowej Spółki www.plk-sa.pl .

§ 15.
Obszar użytkowania kontrolowanego (PC6)

1. W przypadku warunkowego „Dopuszczenia do stosowania elementu podsystemu lub technologii na sieci zarządzanej przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.”, Biuro opracowuje załącznik do Dopuszczenia w którym określa szczegółowe warunki stosowania EiT. Następnie określa plan nadzoru i raportowania dla danego EiT, celem zapewnienia monitorowania właściwej jakości dostarczanych elementów oraz zachowywania deklarowanych przez dostawcę parametrów w trakcie użytkowania kontrolowanego.
2. Zakłady Linii Kolejowych, na terenie których zostaną zabudowane warunkowo dopuszczone elementy podsystemu lub zastosowane zostaną warunkowo dopuszczone technologie, zobowiązane są do nadzoru danego EiT, zgodnie z planem nadzoru i raportowania, o którym mowa w ust.1. oraz w ramach standardowych czynności diagnostycznych i utrzymaniowych.
3. Zakłady Linii Kolejowych, na terenie których zostaną zabudowane warunkowo dopuszczone elementy podsystemu lub zastosowane zostaną warunkowo dopuszczone technologie, zobowiązane są do składania raportów zawierających ocenę danego EiT oraz informacje, zgodnie z planem, o którym mowa w ust.1.
4. Niezależnie od wyznaczonych terminów raportowania, w przypadku stwierdzenia niezgodności wartości parametrów EiT z parametrami określonymi w dokumentacji technicznej, ujawnienia wad ukrytych, pogorszenia parametrów techniczno - eksploatacyjnych, stwierdzenia nieprawidłowości w zastosowanej technologii lub innych okoliczności uniemożliwiających prawidłową eksploatację, Zakład Linii Kolejowych niezwłocznie informuje o tym Biuro.

§ 16.
Zawieszenie / cofnięcie dopuszczenia

1. W przypadku stwierdzenia nieprawidłowości dotyczących dopuszczonego EiT lub w przypadku negatywnego wyniku audytu jakościowego Biuro po sprawdzeniu i potwierdzeniu tych informacji wnioskuje do właściwego Członka Zarządu o zawieszenie wydanego Dopuszczenia.

2. Właściwy Członek Zarządu może, na wniosek Biura, zawiesić Dopuszczenie do stosowania przedmiotowego elementu, w drodze decyzji.
3. Decyzja o zawieszeniu Dopuszczenia określa wymagania, po spełnieniu których Dopuszczenie zostaje przywrócone, a także kwestie dotyczące stosowania / eksploatacji elementów już zakupionych.
4. Jeżeli wnioskodawca nie spełni wymagań określonych w postanowieniu o zawieszeniu Dopuszczenia – właściwy Członek Zarządu na wniosek Biura w drodze decyzji cofa Dopuszczenie.
5. Od decyzji, o której mowa w ustępie 4 przysługuje Wnioskodawcy odwołanie do Prezesa Zarządu Spółki w terminie 7 dni od otrzymania decyzji.
6. Decyzja podjęta przez Prezesa Zarządu w sprawie ww. odwołania jest ostateczna.

§ 17.

Wytyczne do zobowiązań prawnych oraz inne zobowiązania wnioskodawców

1. Złożenie wniosku jest równoznaczne ze zgodą Wnioskodawcy na poddanie się niniejszej procedurze dopuszczenia EiT na warunkach w niej określonych.
2. W celu jednoznacznego umiejscowienia odpowiedzialności Wnioskodawcą mogą być tylko podmioty określone w § 3 ust. 21 niniejszej procedury, nie dopuszcza się reprezentacji Wnioskodawcy przez podmioty nieposiadające pełnomocnictwa lub upoważnienia wydanego na podstawie prawa krajowego (np. Ustawa Kodeks cywilny, Ustawa Kodeks spółek handlowych).
3. Koszty badań oraz przeprowadzenia wszelkich dowodów potwierdzenia właściwości EiT ponosi w całości Wnioskodawca.
4. Koszty przeprowadzenia procedur zawieszenia/cofnięcia dopuszczenia elementu lub technologii do stosowania w podsystemie ponosi zarządca infrastruktury z zastrzeżeniem przypadku, gdy zawieszenie/cofnięcie dopuszczenia spowodowane jest przyczynami leżącymi po stronie Wnioskodawcy.
5. Na każde żądanie Spółki Wnioskodawca zobowiązany jest udostępnić w celu audytu lub kontroli wszelkie obiekty wytwarzania EiT, łącznie z obiektami podwykonawców i podmiotów zapewniających transport EiT.
6. Dane osobowe personelu Wnioskodawcy podlegają przetwarzaniu z uwzględnieniem systemu ochrony informacji przyjętego w Spółce.

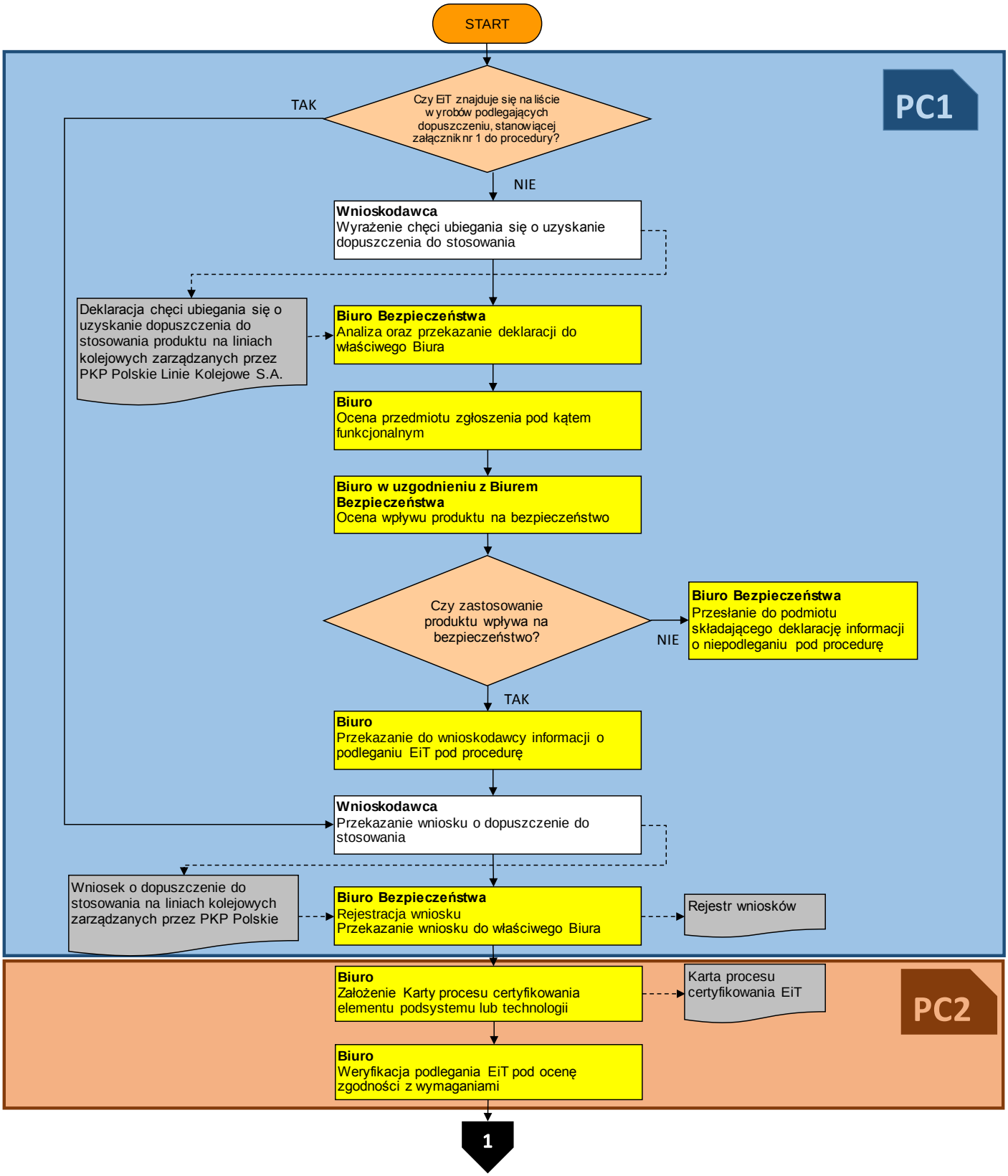
7. Dokumentacja Wnioskodawcy przekazana Spółce w związku z realizacją niniejszej procedury podlega przetwarzaniu z uwzględnieniem systemu ochrony informacji przyjętego w Spółce.

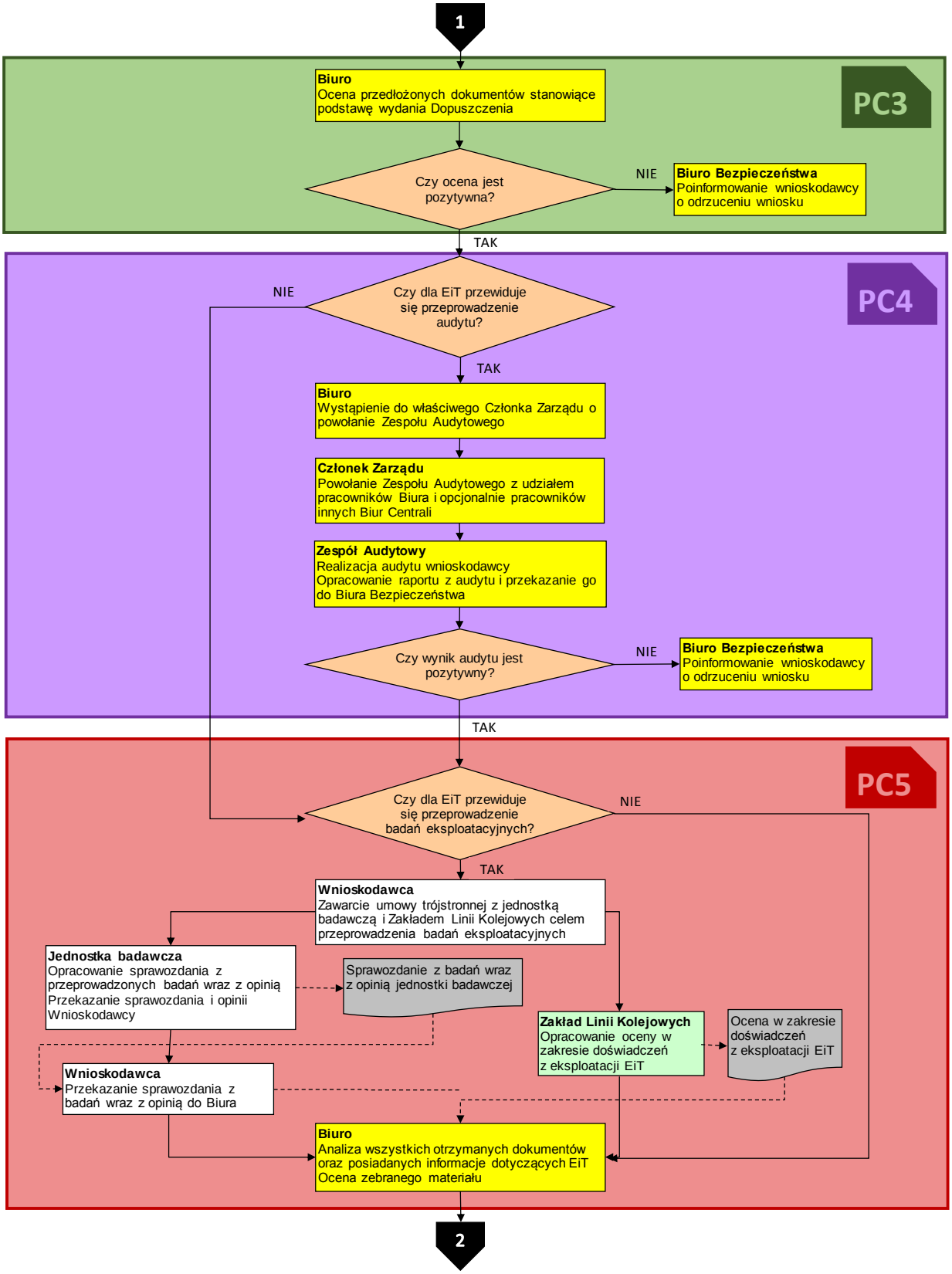
§ 18.
Przepisy przejściowe i końcowe

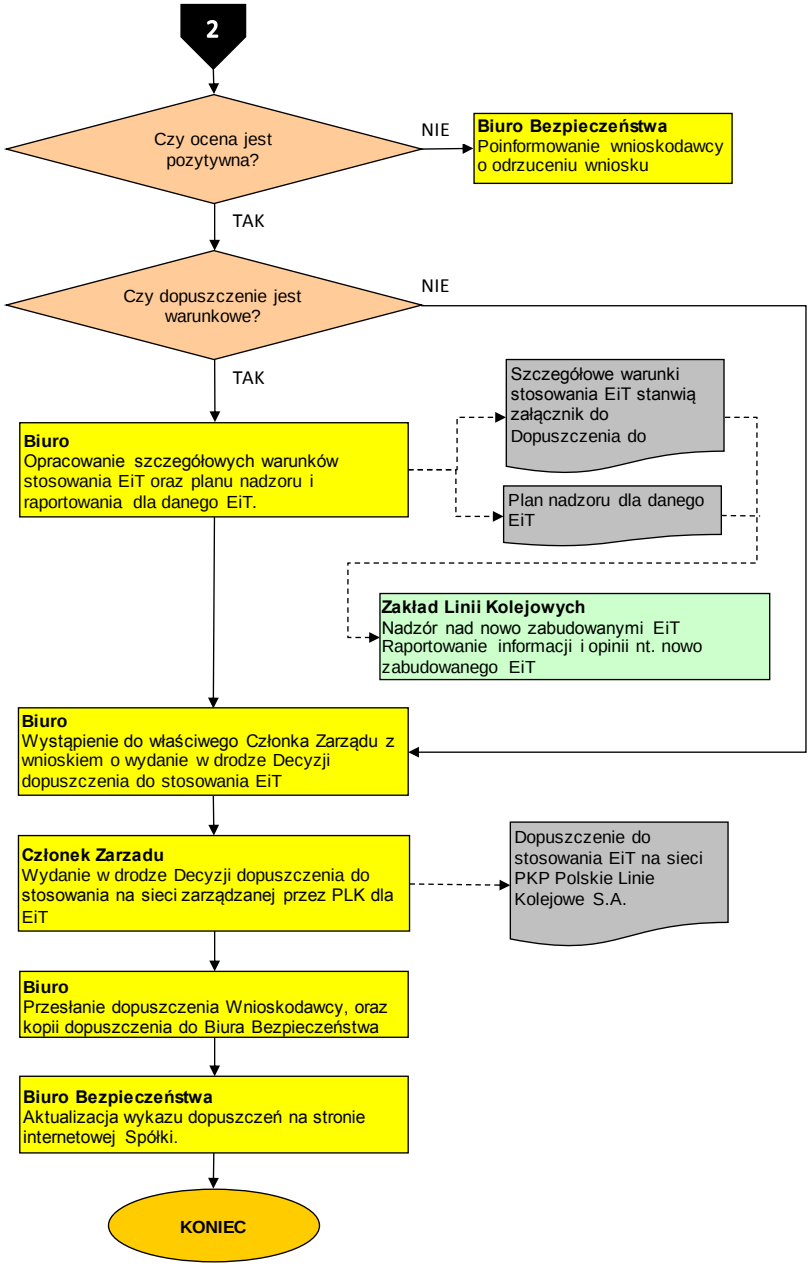
1. Certyfikacją należy obejmować elementy podsystemu i technologie sukcesywnie, z uwzględnieniem uzasadnionych priorytetów Spółki.
2. Dopuszcza się dalsze stosowanie elementów i technologii podsystemów dopuszczonych na zasadach obowiązujących przed dniem wejścia w życie niniejszej wersji procedury.
3. Elementy podsystemów, które zostały zakupione/zabudowane na podstawie Dopuszczenia terminowego, mogą być eksploatowane przez Spółkę bezterminowo, pomimo upływu terminu ważności określonego w Dopuszczeniu z zastrzeżeniem §15 i 16.
4. W przypadku zmian organizacyjnych, w tym zmiany struktury własności podmiotu, części podmiotu który otrzymał Dopuszczenie (zgodnie z niniejszą procedurą) lub własności instalacji związanych z produkcją EiT, Spółka zastrzega sobie prawo do weryfikacji ciągłości spełniania warunków wydania Dopuszczenia oraz do przeprowadzenia audytu.
5. Podmiot, który w wyniku ww. zmian nabywa prawo do posługiwania się Dopuszczeniem jest zobowiązany do szczegółowego przeanalizowania możliwości spełniania warunków Dopuszczenia oraz zapewnienia jakości EiT na poziomie co najmniej sprzed zmian.
6. Wdrażanie audytu jakościowego (obszar certyfikacji PC4) będzie następowało sukcesywnie w powiązaniu z potrzebami oraz możliwościami Spółki.

Rozdział 6.
Graficzny schemat postępowania

§ 19.


START
PC1
Czy EiT znajduje się na liście wyrobów podlegających dopuszczeniu, stanowiącej załącznik nr 1 do procedury?
TAK
NIE
Wnioskodawca
Wyrażenie chęci ubiegania się o uzyskanie dopuszczenia do stosowania
Deklaracja chęci ubiegania się o uzyskanie dopuszczenia do stosowania produktu na liniach kolejowych zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
Biuro Bezpieczeństwa
Analiza oraz przekazanie deklaracji do właściwego Biura
Biuro
Ocena przedmiotu zgłoszenia pod kątem funkcjonalnym
Biuro w uzgodnieniu z Biurem Bezpieczeństwa
Ocena wpływu produktu na bezpieczeństwo
Czy zastosowanie produktu wpływa na bezpieczeństwo?
NIE
Biuro Bezpieczeństwa
Przesłanie do podmiotu składającego deklarację informacji o niepodleganiu pod procedurę
TAK
Biuro
Przekazanie do wnioskodawcy informacji o podleganiu EiT pod procedurę
Wnioskodawca
Przekazanie wniosku o dopuszczenie do stosowania
Wniosek o dopuszczenie do stosowania na liniach kolejowych zarządzanych przez PKP Polskie
Biuro Bezpieczeństwa
Rejestracja wniosku
Przekazanie wniosku do właściwego Biura
Rejestr wniosków
Biuro
Założenie Karty procesu certyfikowania elementu podsystemu lub technologii
Karta procesu certyfikowania EiT
PC2
Biuro
Weryfikacja podlegania EiT pod ocenę zgodności z wymaganiami
1


1
PC3
Biuro
Ocena przedłożonych dokumentów stanowiące podstawę wydania Dopuszczenia
Czy ocena jest pozytywna?
NIE
Biuro Bezpieczeństwa
Poinformowanie wnioskodawcy o odrzuceniu wniosku
TAK
PC4
NIE
Czy dla EiT przewiduje się przeprowadzenie audytu?
TAK
Biuro
Wystąpienie do właściwego Członka Zarządu o powołanie Zespołu Audytowego
Członek Zarządu
Powołanie Zespołu Audytowego z udziałem pracowników Biura i opcjonalnie pracowników innych Biur Centrali
Zespół Audytowy
Realizacja audytu wnioskodawcy
Opracowanie raportu z audytu i przekazanie go do Biura Bezpieczeństwa
Czy wynik audytu jest pozytywny?
NIE
Biuro Bezpieczeństwa
Poinformowanie wnioskodawcy o odrzuceniu wniosku
TAK
PC5
Czy dla EiT przewiduje się przeprowadzenie badań eksploatacyjnych?
NIE
TAK
Wnioskodawca
Zawarcie umowy trójstronnej z jednostką badawczą i Zakładem Linii Kolejowych celem przeprowadzenia badań eksploatacyjnych
Jednostka badawcza
Opracowanie sprawozdania z przeprowadzonych badań wraz z opinią
Przekazanie sprawozdania i opinii Wnioskodawcy
Sprawozdanie z badań wraz z opinią jednostki badawczej
Zakład Linii Kolejowych
Opracowanie oceny w zakresie doświadczeń z eksploatacji EiT
Ocena w zakresie doświadczeń z eksploatacji EiT
Wnioskodawca
Przekazanie sprawozdania z badań wraz z opinią do Biura
Biuro
Analiza wszystkich otrzymanych dokumentów oraz posiadanych informacje dotyczących EiT
Ocena zebranego materiału
2


2
Czy ocena jest pozytywna?
NIE
Biuro Bezpieczeństwa
Poinformowanie wnioskodawcy o odrzuceniu wniosku
TAK
Czy dopuszczenie jest warunkowe?
NIE
TAK
Szczegółowe warunki stosowania EiT stanwią załącznik do Dopuszczenia do
Biuro
Opracowanie szczegółowych warunków stosowania EiT oraz planu nadzoru i raportowania dla danego EiT.
Plan nadzoru dla danego EiT
Zakład Linii Kolejowych
Nadzór nad nowo zabudowanymi EiT
Raportowanie informacji i opinii nt. nowo zabudowanego EiT
Biuro
Wystąpienie do właściwego Członka Zarządu z wnioskiem o wydanie w drodze Decyzji dopuszczenia do stosowania EiT
Członek Zarzadu
Wydanie w drodze Decyzji dopuszczenia do stosowania na sieci zarządzanej przez PLK dla EiT
Dopuszczenie do stosowania EiT na sieci PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
Biuro
Przesłanie dopuszczenia Wnioskodawcy, oraz kopii dopuszczenia do Biura Bezpieczeństwa
Biuro Bezpieczeństwa
Aktualizacja wykazu dopuszczeń na stronie internetowej Spółki.
KONIEC

Rozdział 7.
Zapisy

§ 20.

1. Wniosek o dopuszczenie do stosowania na liniach kolejowych zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
2. Rejestr wniosków o dopuszczenie do stosowania na liniach kolejowych zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
3. Dopuszczenie do stosowania na liniach kolejowych zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

Rozdział 8.
Wykaz załączników

§ 21.

1. Załącznik nr 1 – Lista otwarta elementów i technologii, dla których wymagane jest uzyskanie Dopuszczenie do stosowania na liniach kolejowych zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
2. Załącznik nr 2 – Wniosek o dopuszczenie do stosowania na liniach kolejowych zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (wzór).
3. Załącznik nr 3 – Rejestr wniosków o dopuszczenie do stosowania na liniach kolejowych zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (wzór).
4. Załącznik nr 4 – Dopuszczenie do stosowania na liniach kolejowych zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (wzór).
5. Załącznik nr 5 – Umowa w sprawie przeprowadzenia badań eksploatacyjnych (wzór).
6. Załącznik nr 6 – Karta procesu certyfikowania EiT (przykład) – *załącznik stanowi tajemnicę przedsiębiorcy PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. i nie podlega publikacji.*

Rozdział 9.
Wykaz zmian

§ 22.

Lp.	*Paragraf /punkt*	*Data*	*Zmiana*	*Podpis wprowadzającego zmianę*
1	2	3	4	5
1.	Cała procedura	27.10.2015	Zmiana treści całej procedury. Nowa wersja procedury.	

Załącznik 1.
Lista otwarta EiT, na zastosowanie których wymagane jest Dopuszczenie do stosowania na liniach kolejowych zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

A. W ZAKRESIE AUTOMATYKI I TELEKOMUNIKACJI:

1. urządzenia srk, telekomunikacji oraz detekcji stanów awaryjnych taboru (systemy, urządzenia, elementy i technologie wytwarzania);
2. obszar wspomagania utrzymania urządzeń i systemów automatyki i telekomunikacji, w tym przyrządy i mierniki wykorzystywane w procesie utrzymania, których wiarygodność pracy wpływa na poziom utrzymania ww. urządzeń i systemów;
3. obszar zabezpieczenia miejsca pracy (automatyczne systemy ostrzegania);
4. urządzenia ochrony zwierząt (w zakresie powiązań z urządzeniami srk).

B. W ZAKRESIE ENERGETYKI

1. sieć trakcyjna:
   1) sieć trakcyjna łańcuchowa oraz jej osprzęt;
   2) sieć trakcyjna sztywna oraz jej osprzęt;
   3) technologie wyburzania fundamentów betonowych konstrukcji wsporczych sieci trakcyjnej z zastosowaniem materiałów wybuchowych (niebezpiecznych);

4) systemy ochrony przeciwporażeniowej i przeciwprzepięciowej;
5) technologie przytwierdzania łączników szynowych;
6) technologie naprawy i zabezpieczeń antykorozyjnych konstrukcji wsporczych;
7) systemy diagnostyki i monitoringu antykradzieżowego sieci trakcyjnej;
8) systemy ochrony sieci trakcyjnej przed tworzeniem się osadów lodowych w warunkach zimowych;
9) preparaty, technologie i urządzenia do nakładania warstw ochronnych sieci trakcyjnej;
10) pale fundamentowe (fundamenty palowe) do mocowania konstrukcji wsporczych sieci trakcyjnej;
11) materiały węglowe dla nakładek ślizgowych pantografów.

2. energetyka nietrakcyjna:
1) systemy ogrzewania rozjazdów kolejowych;
2) urządzenia zasilania i sterowania ogrzewaniem rozjazdów kolejowych;
3) urządzenia sterowania oświetleniem zewnętrznym;
4) oprawy oświetlenia zewnętrznego.

C. W ZAKRESIE EKSPLOATACJI

1. środki do smarowania części trących w rozjazdach kolejowych.

D. W ZAKRESIE OCHRONY ŚRODOWISKA

1. urządzenia ochrony zwierząt.

E. W ZAKRESIE DRÓG KOLEJOWYCH

1. nawierzchnia kolejowa oraz jej elementy,
2. elementy mające wpływ na nawierzchnię kolejową.

Załącznik 2.
Wniosek o dopuszczenie do stosowania na liniach kolejowych zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

W/……/……/20……
(nr wniosku – wypełnia IBR PKP PLK S.A.)

……, dnia ……/……/20…… r.
(miejscowość) *(dd/mm/rrrr)*

Biuro Bezpieczeństwa
PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
ul.Targowa 74, 03-734 Warszawa

WNIOSEK O DOPUSZCZENIE DO STOSOWANIA NA LINIACH KOLEJOWYCH ZARZĄDZANYCH PRZEZ PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

1. Dane podmiotu ubiegającego się o dopuszczenie do stosowania:
   a) pełna nazwa przedsiębiorstwa:
      ……
      ……
   b) adres siedziby *(kraj, miejscowość, kod pocztowy, ulica, numer)*:
      ……
      ……
   c) REGON ……
   d) charakter działalności przedsiębiorstwa *(niepotrzebne skreślić)*: producent / upoważniony przedstawiciel producenta / wykonawca / importer / inny:
      ……
   e) numer tel. ……
2. Przedmiot wniosku o dopuszczenie do stosowania *(nazwa, typ lub model, parametry techniczne jednoznacznie identyfikujące element, warunki stosowania)*:

……

……

……

3. Dane producenta *(jeżeli inne niż w punkcie 1)*:
   a) pełna nazwa przedsiębiorstwa:

      ……

      ……

   b) adres siedziby *(kraj, miejscowość, kod pocztowy, ulica, numer)*:

      ……

      ……

   c) REGON ……
4. Wykaz dokumentów załączonych do wniosku:

1) ……
2) ……
3) ……
4) ……

Działając w imieniu i na rzecz Wnioskodawcy:

- oświadczam, że zapoznałem się z procedurą SMS-PW17 oraz wymaganiami związanymi, wynikającymi z zasad stosowanych w Spółce, a w tym między innymi dotyczących polityki bezpieczeństwa informacji, przy czym maksymalna granica odszkodowania w przypadku jakiegokolwiek roszczenia związanego z procesem certyfikacji nie może przekraczać wartości jednego kompletnego EIT będącego przedmiotem wniosku,
- zobowiązuje się do poddania się procesowi dopuszczenia elementu/technologii (EIT) na zasadach określonych w procedurze SMS-PW-17, w tym między innymi zobowiązuje się do dostarczania na swój koszt wszelkich dowodów potwierdzających cechy EIT i procesu ich wytwarzania zidentyfikowane w poszczególnych obszarach certyfikacji za istotne dla Spółki,

- deklaruję współpracę w procesie dopuszczenia, a w przypadku wystąpienia w toku procesu ze skargami lub roszczeniami, niniejszym wyrażam zgodę na zawieszenie przedmiotowego procesu do czasu uzyskania ich ostatecznego rozstrzygnięcia.

.....

(podpis i pieczęć osoby upoważnionej do reprezentowania wnioskodawcy)

UWAGA! Wszystkie strony wniosku muszą być parafowane!

Załącznik 3.

Rejestr wniosków o dopuszczenie do stosowania na liniach kolejowych zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

Rejestr wniosków o dopuszczenie do stosowania na liniach kolejowych zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

Biuro …… rok ……

Lp.	Nr wniosku	Nazwa Wnioskodawcy	Opis elementu	Dane producenta	Ocena przydatności (TAK/NIE)	Nazwa jednostki badawczej	Opinia jednostki badawczej (pozytywna / negatywna)	Numer dopuszczenia	Uwagi
1	2	3	4	5	6	7	8		9

Załącznik 4.
Dopuszczenie do stosowania na liniach kolejowych zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

D/……/……/20…… Warszawa, dnia ……/……/20…… r.

(nr dopuszczenia – symbol Biura/lp/rok; wypełnia Biuro PKP PLK S.A.) *(dd/mm/rrrr)*

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

DOPUSZCZENIE DO STOSOWANIA
NA LINIACH KOLEJOWYCH ZARZĄDZANYCH PRZEZ PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

bezterminowe / terminowe* **bezwarunkowe / warunkowe***

1. Przedmiot dopuszczenia do stosowania *(nazwa, typ lub model, parametry techniczne jednoznacznie identyfikujące element, kryteria zastosowania)*:

……

……

2. Dane producenta:
   a) pełna nazwa przedsiębiorstwa:

      ……
   b) miejsce produkcji *(kraj, miejscowość, kod pocztowy, ulica, numer)*:

      ……
   c) REGON ……
3. Okres ważności dopuszczenia: ……
4. Wnioskodawca (wpisujemy jeżeli inny niż producent): ……

……

(podpis Członka Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.)

**niepotrzebne skreślić*

Załącznik 5.
Umowa w sprawie przeprowadzenia badań eksploatacyjnych (wzór)

……

zawarta w dniu.....pomiędzy:

1. Wnioskodawca: .....

wpisany do rejestru przedsiębiorców Krajowego Rejestru Sądowego pod nr …… przez Sąd Rejonowy w ……., Wydział ……. Gospodarczy KRS, Regon ……, NIP: PL ……., kapitał zakładowy ……. zł, reprezentowany przez: ……

2. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. 03-737 Warszawa, ul. Targowa 74,

wpisana do rejestru przedsiębiorców prowadzonego przez Sąd Rejonowy dla m.st. Warszawy w Warszawie XIII Wydział Gospodarczy Krajowego Rejestru Sądowego pod nr 0000037568, Regon 017319027, NIP: PL 113-23-16-427, kapitał zakładowy w wysokości …….. zł w całości wpłacony, w której imieniu działa Zakład Linii Kolejowych w …… .

reprezentowany przez:

Dyrektora (lub zastępcę dyrektora) Zakładu Linii Kolejowych - ……..

Zastępcę Dyrektora Zakładu Linii Kolejowych - …….

3. Jednostka badawcza:……

wpisana do rejestru przedsiębiorców Krajowego Rejestru Sądowego pod nr ……, Regon ……., NIP: PL……., reprezentowana przez: ……

§ 1.

Strony umowy postanawiają wspólnie przeprowadzić badania eksploatacyjne ……
……
……... , zabudowanego na linii nr ……, na stacji ……, tor nr ……., kilometr …….. (ewentualnie rozjazd …….).

§ 2.

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. udostępni infrastrukturę techniczną w zakresie niezbędnym do przeprowadzenia badań.

§ 3.

Koszty przeprowadzenia badań eksploatacyjnych ponosi Wnioskodawca. Koszty wydania opinii ponosi Wnioskodawca na podstawie dwustronnej umowy zawartej z jednostką badawczą.

§ 4.

Ryzyko odpowiedzialności za powstanie szkód u Stron umowy i osób trzecich w wyniku badań eksploatacyjnych objętych niniejszą umową ponosi w całości Wnioskodawca jeżeli przyczyny szkód będą związane z prowadzonymi badaniami eksploatacyjnymi.

§ 5.

Jednostka badawcza w oparciu o wyniki przeprowadzonych badań eksploatacyjnych dokona oceny wbudowanych elementów podsystemów określonych w §1 niniejszej umowy, pod kątem dalszego ich stosowania na liniach PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. oraz opracuje opinię, która będzie podstawą wydania ostatecznych decyzji przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Badania będą prowadzone według programu badań opracowanego przez jednostkę badawczą, który stanowi załącznik do niniejszej umowy.

§ 6.

1. Wnioskodawca zobowiązuje się do pokrycia kosztów wybudowania/demontażu elementów o których mowa w §1 niniejszej umowy, oraz kosztów dotychczas stosowanych elementów (lub zabudowania nowych jeśli demontaż dotychczas stosowanych spowodował brak możliwości ich ponownego użycia), które zostały zdemontowane na czas przeprowadzenia badań eksploatacyjnych, z uwzględnieniem możliwości m.in. nieodpłatnego przeniesienia lub odpłatnego nabycia nakładów stanowiących badane elementy na rzecz PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. na zasadach uregulowanych odrębną umową z uwzględnieniem zasad Korporacyjnej Polityki Zakupów.

2. Czynności opisane w §6 ust.1. będą polegały na:

……

…… .

2.1. Stan techniczny oraz organizacyjny poligonu po zakończeniu badań

oraz czynności wymienionych w §6 ust.2. musi być zgodny z obowiązującymi wymaganiami prawnymi oraz umożliwiać bezpieczne prowadzenie ruchu kolejowego.

3. Do Wnioskodawcy należy uzyskanie niezbędnych uzgodnień i zorganizowanie zamknięć torowych koniecznych dla wykonania czynności opisanych w §6 ust.2 niniejszej umowy.
4. Termin oraz organizację wybudowania/demontażu elementów, o których mowa w §1 niniejszej umowy Wykonawca uzgodni z Zakładem Linii Kolejowych PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w sposób udokumentowany.
5. Wykonanie prac o których mowa w §6 ust.2. niniejszej umowy podlega udokumentowanemu odbiorowi przez pracownika / pracowników wyznaczonych przez kierownictwo Zakładu Linii Kolejowych.
6. W przypadku braku kontaktu z Wnioskodawcą przez okres 30 dni od zakończenia badań lub nie wykonania przez Wnioskodawcę czynności, o których mowa w §6 ust.2 we wskazanym w §6 ust.4 terminie, Wnioskodawca upoważnia PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. do wykonania prac demontażowych na koszt Wnioskodawcy.
7. Jeśli wystąpi sytuacja określona w §6 ust.6 niniejszej umowy, Wnioskodawca zobowiązuje się pokryć koszty związane z tymi czynnościami.

§ 7.

Okres przeprowadzenia badań eksploatacyjnych oraz inne niezbędne informacje dotyczące m.in. wymaganych terminów zawiera uzgodniony z właściwym Biurem Centrali PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. program badań.

§ 8.

Strony umowy zobowiązują się do zgodnego współdziałania przy realizacji jej postanowień oraz do ścisłego przestrzegania obowiązujących przepisów prawa, a w szczególności ustawy o transporcie kolejowym i przepisów wykonawczych do tej ustawy.

§ 9.

Każde wejście na obszar kolejowy osób trzecich musi być poprzedzone wcześniejszym uzgodnieniem z odpowiednim szczeblem Zakładu Linii Kolejowych w …….. w oparciu o następujące wytyczne obowiązujące w PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (dostępne na www.plk-sa.pl):

1. Wytyczne postępowania przy wydawaniu upoważnień i zezwoleń do wykonywania określonych czynności w jednostkach organizacyjnych PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Ir-20;
2. Zasady bezpieczeństwa pracy podczas wykonywania prac inwestycyjnych, rewitalizacyjnych, utrzymaniowych i remontowych wykonywanych przez

pracowników obcych firm na terenie PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. oraz Wytyczne sposobu dostarczania informacji i poinformowania pracownika innego pracodawcy o zagrożeniach dla bezpieczeństwa i zdrowia podczas wykonywania prac na terenie PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Ibh-105.

§ 10.

1. Umowa zostaje zawarta na czas określony terminem zakończenia badań wskazanym w programie o którym mowa w § 5.

2. Ewentualna decyzja o nieodpłatnym przekazaniu nakładów zostanie podjęta i przekazana do PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. przez Wnioskodawcę w terminie obowiązywania niniejszej umowy.

§ 11.

W celu zapewnienia niezakłóconej realizacji niniejszej Umowy, Strony wskazują następujące osoby do kontaktu:

1. PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych w …… : ……..,

2. Wnioskodawca: ……,

3. Jednostka badawcza: …… .

§ 12.

W sprawach nieuregulowanych niniejszą umową stosuje się przepisy Kodeksu Cywilnego.

§ 13.

Wszelkie spory związane z realizacją niniejszej Umowy Strony zobowiązują się rozwiązywać polubownie. W przypadku braku takiej możliwości zostaną one poddane rozstrzygnięciu przez sąd właściwy dla miejsca siedziby PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

§ 14.

Umowę sporządzono w trzech jednobrzmiących egzemplarzach po jednym dla każdej ze stron.

STRONY UMOWY:

1. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zakład Linii Kolejowych w ……

2. Wnioskodawca: ……..

3. Jednostka badawcza: ……..

Skan podpisanej umowy Koordynator ds. SMS w Zakładzie Linii Kolejowych przesyła w terminie 7 dni od dnia podpisania do Biura Bezpieczeństwa na adres e-mail: ibr@plk-sa.pl