

ROZPORZĄDZENIE WYKONAWCZE KOMISJI (UE) 2019/779**z dnia 16 maja 2019 r.****ustanawiające szczegółowe przepisy dotyczące systemu certyfikacji podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie pojazdów zgodnie z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/798 oraz uchylające rozporządzenie Komisji (UE) nr 445/2011****(Tekst mający znaczenie dla EOG)**

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/798 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie bezpieczeństwa kolei ⁽¹⁾, w szczególności jej art. 14 ust. 6 i 8,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Dyrektywa (UE) 2016/798 ma na celu poprawienie dostępu do rynku usług transportu kolejowego poprzez określenie wspólnych zasad zarządzania bezpieczeństwem kolei oraz regulacji i nadzoru w tym zakresie. Dyrektywa (UE) 2016/798 przewiduje także wdrożenie ram zapewniających równe warunki dla wszystkich podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie w zakresie obejmującym pojazdy poprzez stosowanie takich samych wymogów i warunków związanych z certyfikacją w całej Unii.
- (2) Celem systemu certyfikacji jest zapewnienie ram dla harmonizacji wymogów i metod w zakresie oceny zdolności podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie w całej Unii.
- (3) Po pozytywnej ocenie obecnego systemu certyfikacji podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie w zakresie obejmującym wagony towarowe, skierowanej do Komisji w dniu 11 marca 2015 r. przez Agencję Kolejową Unii Europejskiej („Agencję”), w dniu 27 września 2018 r. Agencja wydała zalecenie 007REC1004 w sprawie zmiany rozporządzenia Komisji (UE) nr 445/2011 ⁽²⁾.
- (4) Załącznik III do dyrektywy (UE) 2016/798 określa wymogi i kryteria oceny dla organizacji ubiegających się o certyfikat podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie lub certyfikat dotyczący funkcji utrzymania zleconych na zewnątrz przez podmiot odpowiedzialny za utrzymanie. Aby wymogi te były w pełni stosowane, muszą być bardziej szczegółowe i określone dla poszczególnych funkcji utrzymania, o których mowa w art. 14 ust. 3 lit. a)–d) tej dyrektywy.
- (5) Biorąc pod uwagę różnorodność metod projektowania i utrzymania, system utrzymania powinien być w większym stopniu ukierunkowany na wymogi w zakresie zarządzania, takie jak organizacja podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie, a nie na konkretny wymóg techniczny.
- (6) Elementy krytyczne dla bezpieczeństwa wymagają szczególnej uwagi i pierwszeństwa w procedurach utrzymania. Aspekty krytyczne każdego elementu są jednak związane z konkretnym projektem pojazdu i określonymi funkcjami elementu. Nie jest zatem możliwe ustalenie wyczerpującego wykazu elementów krytycznych dla bezpieczeństwa. Należy określić zasadnicze części elementów krytycznych dla bezpieczeństwa.
- (7) Przy projektowaniu nowego typu pojazdu producent powinien określić, w oparciu o analizę ryzyka, krytyczność funkcji i elementów swoich produktów oraz zapisywać je w dokumentacji technicznej, o której mowa w art. 15 ust. 4 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/797 ⁽³⁾. Przy określaniu krytyczności należy wziąć pod uwagę sposób, w jaki element ma być użytkowany i środowisko, w którym ma być on użytkowany. Podmiot odpowiedzialny za utrzymanie powinien mieć dostęp do odpowiednich części dokumentacji technicznej, aby być w pełni świadomy krytyczności elementów każdego typu pojazdu, za który odpowiada. Podmiot odpowiedzialny za utrzymanie powinien określić czynniki krytyczne poprzez obserwację i analizę defektów oraz śledzenie wszystkich swoich interwencji, a także powinien być zobowiązany do przekazywania informacji przynajmniej na temat elementów krytycznych dla bezpieczeństwa określonych jako takie przez producenta.

⁽¹⁾ Dz.U. L 138 z 26.5.2016, s. 102.

⁽²⁾ Rozporządzenie Komisji (UE) nr 445/2011 z dnia 10 maja 2011 r. w sprawie systemu certyfikacji podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie w zakresie obejmującym wagony towarowe oraz zmieniające rozporządzenie (WE) nr 653/2007 (Dz.U. L 122 z 11.5.2011, s. 22).

⁽³⁾ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/797 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei w Unii Europejskiej (Dz.U. L 138 z 26.5.2016, s. 44).

- (8) W przypadku gdy podmiot odpowiedzialny za utrzymanie uznaje, że w dokumentacji technicznej należy uwzględnić nowe elementy krytyczne dla bezpieczeństwa lub że należy je przenieść do kategorii elementów, które nie są krytyczne dla bezpieczeństwa, powinien on niezwłocznie poinformować o tym producenta, posiadacza zezwolenia na dopuszczenie typu pojazdu i posiadacza zezwolenia dla pojazdu, aby umożliwić zastosowanie niezbędnych środków, w tym, w razie potrzeby, zmianę dokumentacji technicznej.
- (9) Podmiot lub organizacja, które podejmują się wykonywania co najmniej jednej z funkcji utrzymania określonych w art. 14 ust. 3 lit. b)–d) dyrektywy (UE) 2016/798 lub części tych funkcji utrzymania, mogą stosować system certyfikacji na zasadzie dobrowolności, w oparciu o zasady określone w art. 6. Certyfikacja ma na celu zapewnienie utrzymania w ramach kontrolowanego procesu, który spełnia wspólne normy jakości na wszystkich jego etapach. Art. 14 ust. 5 dyrektywy (UE) 2016/798 dotyczący ważności w całej Unii powinien mieć również zastosowanie do tych dobrowolnych certyfikatów.
- (10) W ramach swojej działalności zarządcy infrastruktury mogą chcieć użyć pociągów, pojazdów służących do kontroli infrastruktury, maszyn torowych lub innych pojazdów o specjalnym przeznaczeniu do różnych celów, takich jak transport materiałów lub personelu do celów budowy lub utrzymania infrastruktury, utrzymania aktywów infrastruktury lub zarządzania w sytuacjach kryzysowych. W takich sytuacjach zarządca infrastruktury powinien być uznany za przedsiębiorstwo kolejowe działające w ramach swojego systemu zarządzania bezpieczeństwem. Ocena zdolności zarządcy infrastruktury w zakresie eksploataowania pojazdów we wspomnianym celu powinna stanowić część oceny na potrzeby autoryzacji bezpieczeństwa zgodnie z art. 12 dyrektywy (UE) 2016/798.
- (11) Przeprowadzana przez organ certyfikujący ocena wniosku o certyfikat podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie polega na ocenie zdolności wnioskodawcy w zakresie zarządzania działaniami związanymi z utrzymaniem oraz wykonywania funkcji eksploatacyjnych związanych z utrzymaniem – samodzielnie lub w drodze umów z innymi podmiotami, np. warsztatami utrzymaniowymi, którym powierzono wykonywanie tych funkcji lub ich części.
- (12) Zgodnie z art. 14 ust. 4 dyrektywy (UE) 2016/798 organy certyfikujące są organami akredytowanymi, organami uznanymi lub krajowymi organami ds. bezpieczeństwa. System akredytacji powinien zapewnić narzędzie zarządzania ryzykiem poprzez zagwarantowanie, że akredytowane organy posiadają odpowiednie kwalifikacje do wykonywania prac, których się podejmują. Ponadto akredytacja jest środkiem zapewniającym uznanie na szczeblu krajowym i międzynarodowym certyfikatów podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie wydanych przez organy akredytowane.
- (13) Mając na względzie zapewnienie systemu umożliwiającego organom certyfikującym przeprowadzanie w całej Unii kontroli certyfikowanych podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie i zharmonizowanie podejścia do certyfikacji, istotne jest, aby wszystkie organy posiadające zdolność prawną do przyznawania certyfikatów podmiotom odpowiedzialnym za utrzymanie („organy certyfikujące”) współpracowały ze sobą. Szczególne wymogi w zakresie akredytacji i uznawania powinny zostać opracowane i zatwierdzone zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 765/2008 ⁽⁴⁾.
- (14) Procedury podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie dotyczące funkcjonowania, organizacji i podejmowania decyzji w obszarze bezpieczeństwa i interoperacyjności kolei różnią się znacząco, co wpływa negatywnie na sprawne funkcjonowanie jednolitego europejskiego obszaru kolejowego. Negatywne skutki mogą być szczególnie odczuwalne w przypadku małych i średnich przedsiębiorstw, które chcą wejść na rynek kolejowy w innym państwie członkowskim. Dlatego też kluczowe jest wzmocnienie koordynacji z myślą o zwiększeniu harmonizacji na szczeblu unijnym. Aby zapewnić wdrażanie i jednolite stosowanie różnych przepisów niniejszego rozporządzenia przez podmioty odpowiedzialne za utrzymanie i organy certyfikujące, Agencja Kolejowa Unii Europejskiej („Agencja”) powinna – w ramach swoich uprawnień do monitorowania ogólnego poziomu bezpieczeństwa systemu kolei Unii, o którym mowa w art. 35 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/796 ⁽⁵⁾ – monitorować działania organów certyfikujących poprzez audyt i inspekcje. Aby być w stanie wykonywać tę funkcję, Agencja powinna gromadzić informacje dotyczące charakteru organów certyfikujących działających w przedmiotowej dziedzinie oraz liczby certyfikatów wydanych podmiotom odpowiedzialnym za utrzymanie. Jest również rzeczą istotną, aby Agencja ułatwiała koordynację organów certyfikujących.
- (15) Do czasu pełnego wprowadzenia systemu certyfikacji podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie przewidzianego w niniejszym rozporządzeniu podczas okresu przejściowego dotychczasowe praktyki w zakresie certyfikacji podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie i warsztatów utrzymaniowych dla pojazdów innych niż wagony towarowe powinny pozostać ważne, aby zapewnić nieprzerwane świadczenie usług kolejowych, zwłaszcza na poziomie międzynarodowym.
- (16) Niniejsze rozporządzenie przewiduje system certyfikacji dla wszystkich typów pojazdów, w tym wagonów towarowych. Należy zatem uchylić rozporządzenie Komisji (UE) nr 445/2011 ⁽⁶⁾.

⁽⁴⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 765/2008 z dnia 9 lipca 2008 r. ustanawiające wymagania w zakresie akredytacji i nadzoru rynku odnoszące się do warunków wprowadzania produktów do obrotu i uchylające rozporządzenie (EWG) nr 339/93 (Dz.U. L 218 z 13.8.2008, s. 30).

⁽⁵⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/796 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie Agencji Kolejowej Unii Europejskiej i uchylenia rozporządzenia (WE) nr 881/2004 (Dz.U. L 138 z 26.5.2016, s. 1–43).

⁽⁶⁾ Rozporządzenie Komisji (UE) nr 445/2011 z dnia 10 maja 2011 r. w sprawie systemu certyfikacji podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie w zakresie obejmującym wagony towarowe oraz zmieniające rozporządzenie (WE) nr 653/2007 (Dz.U. L 122 z 11.5.2011, s. 22).

- (17) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są zgodne z opinią komitetu, o którym mowa w art. 28 ust. 1 dyrektywy (UE) 2016/798,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

Przedmiot i zakres stosowania

1. Niniejszym rozporządzeniem ustanawia się system certyfikacji podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie („certyfikat podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie”) obejmujący funkcje utrzymania opisane w art. 14 ust. 3 dyrektywy (UE) 2016/798.
2. Ma ono zastosowanie do wszystkich pojazdów i wprowadza możliwość certyfikacji zleconych na zewnątrz funkcji utrzymania.
3. W niniejszym rozporządzeniu określa się wymogi, jakie muszą spełniać podmioty odpowiedzialne za utrzymanie w odniesieniu do zarządzania elementami krytycznymi dla bezpieczeństwa.

Artykuł 2

Definicje

Do celów niniejszego rozporządzenia stosuje się następujące definicje:

- a) „akredytacja” oznacza akredytację określoną w art. 2 pkt 10 rozporządzenia (WE) nr 765/2008;
- b) „organ certyfikujący” oznacza organ odpowiedzialny za certyfikację podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie lub za certyfikację podmiotu lub organizacji, które realizują funkcje utrzymania, o których mowa w art. 14 ust. 3 lit. b), c) lub d) dyrektywy (UE) 2016/798, lub części tych funkcji;
- c) „dopuszczenie do użytkowania” oznacza uzasadnione i zarejestrowane zapewnienie, w stosownych przypadkach z dołączoną dokumentacją, udzielone zarządzającemu utrzymaniem taboru przez podmiot świadczący usługi w zakresie utrzymania, zgodnie z którym czynności utrzymaniowe zostały wykonane zgodnie ze zleceniem;
- d) „przywrócenie do eksploatacji” oznacza zaświadczenie przekazane użytkownikowi, np. przedsiębiorstwu kolejowemu lub dysponentowi, przez podmiot odpowiedzialny za utrzymanie, na podstawie dopuszczenia do użytkowania, zgodnie z którym wszystkie stosowne prace utrzymaniowe zostały wykonane, a pojazd, który wcześniej został wycofany z eksploatacji, znajduje się w stanie pozwalającym na jego bezpieczne użytkowanie, z zastrzeżeniem ewentualnych ograniczeń dotyczących użytkowania.

Zastosowanie ma definicja „elementu krytycznego dla bezpieczeństwa” określona w sekcji 4.2.12.1 załącznika do rozporządzenia Komisji (UE) nr 1302/2014 ⁽⁷⁾.

Artykuł 3

System certyfikacji

1. Nie naruszając przepisów art. 15 ust. 1 dyrektywy (UE) 2016/798, podmiot odpowiedzialny za utrzymanie spełnia wymogi określone w załączniku II w odniesieniu do wszystkich pojazdów podlegających dyrektywie (UE) 2016/798.
2. Certyfikacja podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie, która określa zgodność z wymogami załącznika II, jest obowiązkowa dla każdego podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie:
 - a) który jest odpowiedzialny za utrzymanie wagonów towarowych; lub
 - b) który nie jest przedsiębiorstwem kolejowym ani zarządcą infrastruktury utrzymującym pojazdy wyłącznie na potrzeby własnej działalności.
3. Każdy podmiot odpowiedzialny za utrzymanie pojazdów innych niż wymienione w ust. 2 może złożyć wniosek o certyfikację podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie.

⁽⁷⁾ Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1302/2014 z dnia 18 listopada 2014 r. w sprawie technicznej specyfikacji interoperacyjności odnoszącej się do podsystemu „Tabor – lokomotywy i tabor pasażerski” systemu kolei w Unii Europejskiej (Dz.U. L 356 z 12.12.2014, s. 228).

4. Zgodność z załącznikiem II wykazuje się za pośrednictwem certyfikacji podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie lub, nie naruszając przepisów ust. 2, w przypadku przedsiębiorstw kolejowych poprzez procedurę certyfikacji bezpieczeństwa lub w przypadku zarządców infrastruktury poprzez procedurę autoryzacji bezpieczeństwa.

5. Certyfikat podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie przyznany przedsiębiorstwu kolejowemu lub zarządcy infrastruktury uznaje się za dowód zgodności z pkt 5.2.4 i 5.2.5 zarówno załącznika I, jak i załącznika II do rozporządzenia delegowanego Komisji (UE) 2018/762 ⁽⁸⁾ w odniesieniu do utrzymania pojazdów.

Artykuł 4

Elementy krytyczne dla bezpieczeństwa

1. W odniesieniu do zarządzania elementami krytycznymi dla bezpieczeństwa podmiot odpowiedzialny za utrzymanie bierze pod uwagę wstępną identyfikację elementów krytycznych dla bezpieczeństwa przez producenta danego pojazdu wraz z wszelkimi szczegółowymi instrukcjami dotyczącymi utrzymania zapisanymi w dokumentacji technicznej podsystemów, o której mowa w art. 15 ust. 4 dyrektywy (UE) 2016/797.

2. Podmiot odpowiedzialny za utrzymanie przekazuje, bezpośrednio lub za pośrednictwem dysponenta, informacje przedsiębiorstwom kolejowym i zarządcom infrastruktury eksploatującym pojazdy, dysponentom, producentom pojazdów, posiadaczom zezwoleń dla pojazdów oraz posiadaczom zezwoleń na dopuszczenie typu pojazdu, podsystemów lub elementów, w zależności od przypadku, a w szczególności przekazuje im informacje o wyjątkowych ustaleniach dotyczących utrzymania wykraczających poza normalne zużycie.

3. W przypadku gdy w procesie utrzymania pojazdu podmiot odpowiedzialny za utrzymanie dowiadyuje się o dowodach sugerujących, że element, który nie został wcześniej zidentyfikowany jako krytyczny dla bezpieczeństwa, powinien być za taki uznany, niezwłocznie informuje o tym producenta, posiadacza zezwolenia na dopuszczenie typu pojazdu i posiadacza zezwolenia dla pojazdu.

4. Producent, jeśli można go zidentyfikować, przeprowadza ocenę ryzyka aby potwierdzić, czy dany element jest krytyczny dla bezpieczeństwa. Uwzględni przy tym zamierzone wykorzystanie elementu i środowisko, w którym ma on być użytkowany. W stosownych przypadkach podmiot odpowiedzialny za utrzymanie dostosowuje swoje procedury utrzymania w celu zapewnienia monitorowania i bezpiecznego utrzymania elementu.

5. Elementy krytyczne dla bezpieczeństwa, w tym elementy określone w ust. 4 powyżej, są rejestrowane i zarządzane za pomocą odpowiedniej dokumentacji pojazdu w następujący sposób:

- a) producenci zarządzają informacjami dotyczącymi elementów krytycznych dla bezpieczeństwa i odpowiednimi instrukcjami dotyczącymi utrzymania związanymi z nimi poprzez odniesienie w dokumentacji technicznej podsystemów, o której mowa w art. 15 ust. 4 dyrektywy (UE) 2016/797; oraz
- b) podmioty odpowiedzialne za utrzymanie zarządzają elementami krytycznymi dla bezpieczeństwa i odpowiednimi instrukcjami dotyczącymi utrzymania, jak również odpowiednimi działaniami związanymi z utrzymaniem określonymi w dokumentacji dotyczącej utrzymania lub dokumentacji utrzymania, o których mowa w art. 14 dyrektywy (UE) 2016/798.

6. Podmiot odpowiedzialny za utrzymanie informuje sektor kolejowy i sektor zaopatrzenia kolei o nowych lub nieoczekiwanych istotnych ustaleniach dotyczących bezpieczeństwa, w tym o wyjątkowych ustaleniach dotyczących utrzymania wykraczających poza normalne zużycie, w odniesieniu do pojazdów, podsystemów lub innych elementów, w przypadku gdy powiązane rodzaje ryzyka są istotne dla większej liczby podmiotów i mogą być słabo kontrolowane. Podmiot odpowiedzialny za utrzymanie korzysta z systemu ostrzegania (Safety Alert IT) lub innego narzędzia informacyjnego udostępnionego w tym celu przez Agencję.

7. Na wniosek podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie lub dysponenta pojazdu producenci zapewniają wsparcie techniczne i inżynieryjne na potrzeby elementów krytycznych dla bezpieczeństwa oraz ich bezpiecznej integracji.

Artykuł 5

Obowiązki stron zaangażowanych w proces utrzymania

1. Podmiot odpowiedzialny za utrzymanie pojazdu dostarcza informacje dotyczące utrzymania pojazdu oraz, w stosownych przypadkach, dotyczące aspektów istotnych dla eksploatacji przedsiębiorstwom kolejowym lub zarządcom infrastruktury, na żądanie, bezpośrednio lub za pośrednictwem dysponenta.

⁽⁸⁾ Rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2018/762 z dnia 8 marca 2018 r. ustanawiające wspólne metody oceny bezpieczeństwa w odniesieniu do wymogów dotyczących systemu zarządzania bezpieczeństwem na podstawie dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/798 oraz uchylające rozporządzenia Komisji (UE) nr 1158/2010 i (UE) nr 1169/2010 (Dz.U. L 129 z 25.5.2018, s. 26).

2. Przedsiębiorstwo kolejowe lub zarządca infrastruktury przekazują informacje o eksploatacji pojazdu podmiotowi odpowiedzialnemu za utrzymanie, na żądanie, bezpośrednio lub za pośrednictwem dysponenta pojazdu.
3. Wszystkie strony zaangażowane w proces utrzymania, takie jak przedsiębiorstwa kolejowe, zarządcy infrastruktury, dysponenci, podmioty odpowiedzialne za utrzymanie oraz producenci pojazdów, podzespołów lub elementów, wymieniają stosowne informacje dotyczące utrzymania zgodnie z kryteriami wymienionymi w sekcjach I.7 i I.8 załącznika II.
4. Jeżeli którakolwiek z zainteresowanych stron, w szczególności przedsiębiorstwo kolejowe lub zarządca infrastruktury, posiada dowody na to, że podmiot odpowiedzialny za utrzymanie nie spełnia wymogów art. 14 dyrektywy (UE) 2016/798 lub wymogów określonych w niniejszym rozporządzeniu, niezwłocznie informuje o tym organ certyfikujący i właściwy krajowy organ ds. bezpieczeństwa. Organ certyfikujący lub, jeżeli podmiot odpowiedzialny za utrzymanie nie jest certyfikowany, właściwy krajowy organ ds. bezpieczeństwa podejmuje odpowiednie działania w celu sprawdzenia, czy zarzut niespełniania wymogów jest uzasadniony.
5. W przypadku zmiany podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie dysponent, zgodnie z art. 47 ust. 6 dyrektywy 2016/797/UE, niezwłocznie informuje o tym podmiot dokonujący rejestracji, o którym mowa w art. 4 ust. 1 decyzji Komisji 2007/756/WE⁽⁹⁾, i zwraca się o aktualizację rejestru pojazdów. W takiej sytuacji:
 - (i) poprzedni podmiot odpowiedzialny za utrzymanie niezwłocznie przekazuje dokumentację utrzymania dysponentowi;
 - (ii) poprzedni podmiot odpowiedzialny za utrzymanie zostaje zwolniony ze swoich obowiązków z chwilą wykreślenia z rejestru pojazdów;
 - (iii) w przypadku braku nowego podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie rejestracja pojazdu zostaje zawieszona.

Artykuł 6

Organy certyfikujące

1. Państwa członkowskie przekazują Agencji następujące informacje dotyczące organów certyfikujących:
 - nazwa,
 - adres,
 - dane kontaktowe,
 - charakter ich uprawnień zgodnie z art. 14 dyrektywy (UE) 2016/798 (akredytacja, uznanie lub przyjęcie zadania jako krajowy organ ds. bezpieczeństwa).
2. Państwa członkowskie informują Agencję o wszelkich zmianach sytuacji w ciągu jednego miesiąca od wystąpienia danej zmiany.
3. Państwa członkowskie dopilnowują, aby organy certyfikujące spełniały ogólne kryteria i zasady określone w załączniku I oraz stosowały się do wszelkich specjalnych systemów akredytacji sektorowej określonych w stosownych przepisach unijnych.
4. Państwa członkowskie zapewniają, aby decyzje podejmowane przez organ certyfikujący podlegały kontroli sądowej.
5. Mając na względzie zharmonizowanie podejścia do oceny wniosków, organy certyfikujące współpracują ze sobą zarówno w obrębie państw członkowskich, jak i na terenie Unii.
6. Agencja organizuje i ułatwia współpracę pomiędzy organami certyfikującymi.
7. Organy certyfikujące co 3 lata przekazują Agencji sprawozdanie z działalności w formie elektronicznej. Treść takiego sprawozdania jest określana przez Agencję (we współpracy z organami certyfikującymi) i udostępniana dnia 16 grudnia 2020 r. oraz zgodnie z wszelkimi specjalnymi systemami akredytacji sektorowej określonymi w stosownych przepisach unijnych. Agencja publikuje sprawozdania na swojej stronie internetowej.
8. Krajowy organ ds. bezpieczeństwa, krajowy organ dochodzeniowy lub Agencja mogą zwrócić się do każdego organu certyfikującego o informacje na temat sytuacji dotyczącej danej certyfikacji podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie. Organ certyfikujący udziela odpowiedzi najpóźniej w terminie 2 tygodni.

⁽⁹⁾ Decyzja Komisji 2007/756/WE z dnia 9 listopada 2007 r. przyjmująca wspólną specyfikację dotyczącą krajowego rejestru pojazdów kolejowych określonego w art. 14 ust. 4 i 5 dyrektyw 96/48/WE i 2001/16/WE (Dz.U. L 305 z 23.11.2007, s. 30).

Artykuł 7

Certyfikacja podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie

1. Podmiot odpowiedzialny za utrzymanie składa wniosek do organu certyfikującego o certyfikację podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie. Korzysta on z odpowiedniego formularza zawartego w załączniku III i przedstawia dokumenty potwierdzające spełnienie wymogów i procedur określonych w załączniku II. Wniosek zawiera opis strategii mającej zapewnić ciągłą zgodność z wymogami określonymi w załączniku II po udzieleniu certyfikacji podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie, w tym zgodność z rozporządzeniem Komisji (UE) nr 1078/2012 ⁽¹⁰⁾.
2. Wniosek o certyfikację podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie może być ograniczony do określonej kategorii pojazdów.
3. Wnioskodawca przedkłada dodatkowe informacje i dokumentację na wniosek organu certyfikującego. Termin dostarczenia informacji uzupełniających musi być rozsądny, proporcjonalny w stosunku do trudności związanych z przekazaniem żądanych informacji i uzgodniony z wnioskodawcą na jego wniosek.
4. Organ certyfikujący weryfikuje spełnienie wymogów określonych w załączniku II. W tym celu może przeprowadzać wizyty na miejscu u podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie.
5. Organ certyfikujący podejmuje decyzję o udzieleniu lub odmowie udzielenia certyfikacji podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie najpóźniej 4 miesiące po otrzymaniu wszystkich informacji i całości dokumentacji.
6. Organ certyfikujący podaje uzasadnienie swojej decyzji. Przekazuje on podmiotowi odpowiedzialnemu za utrzymanie swoją decyzję wraz z informacją o procedurze i terminie odwołania oraz danymi teled adresowymi organu odwoławczego.
7. O decyzji o udzieleniu certyfikacji podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie powiadamia się za pomocą odpowiedniego formularza określonego w załączniku IV.
8. Certyfikacja podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie jest ważna przez okres nieprzekraczający 5 lat. Certyfikowany podmiot odpowiedzialny za utrzymanie niezwłocznie informuje organ certyfikujący o wszelkich zmianach, które mogą mieć wpływ na ważność jego certyfikacji.

Artykuł 8

Spełnienie wymogów przez podmioty odpowiedzialne za utrzymanie

1. Organ certyfikujący prowadzi działania w zakresie nadzoru w odniesieniu do działalności podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie w celu weryfikacji, czy podmioty te nadal spełniają wymogi określone w załączniku II. Przeprowadza on wizyty na miejscu co najmniej raz na 12 miesięcy. Wybór dotyczący charakteru działań w zakresie nadzoru i obiektów, które mają być wizytowane, ma na celu zapewnienie ciągłego spełniania wymogów i jest oparty na równowadze geograficznej i funkcjonalnej. Uwzględnia się wcześniejsze działania w zakresie nadzoru prowadzone przez podmiot odpowiedzialny za utrzymanie objęty nadzorem.
2. Jeżeli organ certyfikujący stwierdzi, że podmiot odpowiedzialny za utrzymanie przestał spełniać wymogi, na podstawie których wydano certyfikat podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie, może on podjąć jedno z następujących działań:
 - uzgodnić plan poprawy z podmiotem odpowiedzialnym za utrzymanie,
 - podjąć decyzję o ograniczeniu zakresu certyfikacji podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie,
 - zawiesić lub cofnąć certyfikację w zależności od stopnia niezgodności.
3. W przypadku gdy podmiot odpowiedzialny za utrzymanie nie postępuje zgodnie z planem poprawy lub nadal nie spełnia wymogów określonych w załączniku II, organ certyfikujący podejmuje decyzję o ograniczeniu zakresu certyfikacji podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie lub jej cofnięciu, w zależności od stopnia niezgodności.
4. W przypadku cofnięcia certyfikacji podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie podmiot odpowiedzialny za krajowy lub europejski rejestr pojazdów zapewnia zawieszenie rejestracji pojazdów, których dotyczy to cofnięcie, do czasu zarejestrowania nowego podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie w odniesieniu do danych pojazdów.
5. Każdy podmiot odpowiedzialny za utrzymanie przedkłada organowi certyfikującemu roczne sprawozdanie ze swojej działalności i udostępnia je krajowemu organowi ds. bezpieczeństwa oraz Agencji na żądanie. Wymogi dotyczące tego sprawozdania przedstawiono w załączniku V.

⁽¹⁰⁾ Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1078/2012 z dnia 16 listopada 2012 r. w sprawie wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w odniesieniu do monitorowania, która ma być stosowana przez przedsiębiorstwa kolejowe i zarządców infrastruktury po otrzymaniu certyfikatu bezpieczeństwa lub autoryzacji bezpieczeństwa oraz przez podmioty odpowiedzialne za utrzymanie (Dz.U. L 320 z 17.11.2012, s. 8).

Artykuł 9

Zlecenie na zewnątrz funkcji utrzymania

1. Jedna lub kilka funkcji, o których mowa w art. 14 ust. 3 lit. b), c) i d) dyrektywy (UE) 2016/798, lub części tych funkcji, mogą zostać zleczone na zewnątrz, a organ certyfikujący jest o tym informowany.
2. Podmiot odpowiedzialny za utrzymanie wykazuje organowi certyfikującemu, w jaki sposób spełnia wszystkie wymogi i kryteria oceny wyszczególnione w załączniku II w odniesieniu do funkcji, które postanowił zlecić na zewnątrz.
3. Podmiot odpowiedzialny za utrzymanie pozostaje odpowiedzialny za wynik zleconych na zewnątrz działań związanych z utrzymaniem i ustanawia system monitorowania ich realizacji.

Artykuł 10

Certyfikacja w odniesieniu do zleconych na zewnątrz funkcji utrzymania

1. O certyfikację mogą zwrócić się każdy podmiot lub organizacja wykonujące co najmniej jedną z funkcji utrzymania, o których mowa w art. 14 ust. 3 lit. b), c) i d). Taka certyfikacja potwierdza, że działania dotyczące utrzymania prowadzone przez dany podmiot lub organizację w zakresie co najmniej jednej z tych funkcji spełniają odpowiednie wymogi określone w załączniku II.
2. Organy certyfikujące stosują procedury określone w art. 6, 7, 8 i art. 13 ust. 2 dostosowane do konkretnego przypadku wnioskodawcy.

Przy ocenie wniosków o certyfikację w odniesieniu do zleconych na zewnątrz funkcji utrzymania lub ich części organy certyfikujące stosują:

- a) wymogi i kryteria oceny wyszczególnione w sekcji I załącznika II dostosowane do typu organizacji i zakresu usług;
- b) wymogi i kryteria oceny określające poszczególne funkcje utrzymania.

Artykuł 11

Rola krajowych organów ds. bezpieczeństwa

Jeżeli krajowy organ ds. bezpieczeństwa dysponuje wiedzą o tym, że podmiot odpowiedzialny za utrzymanie nie spełnia wymogów określonych w załączniku III do dyrektywy (UE) 2016/798 lub wymogów w zakresie certyfikacji określonych w niniejszym rozporządzeniu, informuje o tym, w stosownych przypadkach, krajowe podmioty lub organy odpowiedzialne za akredytację lub uznanie, Agencję, organ certyfikujący i inne zainteresowane strony.

Artykuł 12

Współpraca z organami certyfikującymi

Agencja wspiera zharmonizowany system certyfikacji poprzez:

- a) pomoc krajowym jednostkom akredytującym oraz właściwym organom krajowym uznającym organy certyfikujące;
- b) współpracę w zakresie odpowiednich systemów akredytacji i certyfikacji. Systemy te określają kryteria oceny i procedury oceny zgodności organów certyfikujących z wymogami określonymi w załączniku I (za pośrednictwem europejskiej infrastruktury akredytacji ustanowionej na podstawie art. 14 rozporządzenia (WE) nr 765/2008).

Artykuł 13

Udzielanie informacji

1. Agencja gromadzi, rejestruje i publikuje podstawowe informacje na temat organów certyfikujących i certyfikowanych podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie. Agencja tworzy narzędzie informatyczne do realizacji tego zadania.

2. Organy certyfikujące powiadamiają Agencję o wszystkich wydanych, zmienionych, odnowionych, zawieszonych lub cofniętych certyfikacjach podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie lub o wszystkich certyfikacjach w odniesieniu do funkcji, o których mowa w art. 14 ust. 3 lit. b), c) i d) dyrektywy (UE) 2016/798, w terminie jednego tygodnia od podjęcia decyzji, przy użyciu formularzy określonych w załączniku IV.

Artykuł 14

Sprawozdawczość

Agencja przekazuje Komisji pierwsze sprawozdanie na temat wykonania niniejszego rozporządzenia pięć lat po jego wejściu w życie. Agencja przekazuje kolejne sprawozdania na temat wykonania niniejszego rozporządzenia co trzy lata po przedłożeniu pierwszego sprawozdania.

Artykuł 15

Przepisy przejściowe

1. Organy certyfikujące akredytowane lub uznane zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 445/2011 uznaje się za akredytowane lub uznane zgodnie z niniejszym rozporządzeniem na warunkach, na jakich te organy certyfikujące zostały akredytowane lub uznane.

2. Poświadczenie podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie w odniesieniu do pojazdów innych niż wagony towarowe, wydane przez organ certyfikujący na podstawie przepisów krajowych, które mają zastosowanie w dziedzinie regulowanej niniejszym rozporządzeniem, przed dniem 16 czerwca 2020 r., uznaje się za równoważne z certyfikacją podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie na jego pierwotny okres ważności albo najpóźniej do dnia 16 czerwca 2023 r.

3. Poświadczenia zgodności z zasadami i kryteriami równoważnymi z wymogami określonymi w załączniku III do rozporządzenia (UE) nr 445/2011, wydane przez organ certyfikujący w odniesieniu do pojazdów innych niż wagony towarowe najpóźniej do dnia 16 czerwca 2019 r., uznaje się za równoważne z certyfikacjami podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie wydanymi na podstawie niniejszego rozporządzenia na ich pierwotny okres ważności albo najpóźniej do dnia 16 czerwca 2023 r.

4. Poświadczenia zgodności dotyczące zleconych na zewnątrz funkcji utrzymania w odniesieniu do pojazdów innych niż wagony towarowe, wydane przez organ certyfikujący najpóźniej do dnia 16 czerwca 2022 r., na podstawie przepisów krajowych mających zastosowanie w dziedzinie regulowanej niniejszym rozporządzeniem przed jego wejściem w życie, uznaje się za równoważne z certyfikacjami podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie w odniesieniu do zleconych na zewnątrz funkcji utrzymania wydanymi na podstawie niniejszego rozporządzenia na ich pierwotny okres ważności albo najpóźniej do dnia 16 czerwca 2025 r.

5. Wszystkie podmioty odpowiedzialne za utrzymanie w odniesieniu do pojazdów, o których mowa w art. 3 ust. 2 lit. b), innych niż wagony towarowe i pojazdy wymienione w art. 15 ust. 1 dyrektywy (UE) 2016/798, które nie podlegają przepisom ust. 2–4, muszą spełnić wymogi niniejszego rozporządzenia najpóźniej do dnia 16 czerwca 2022 r.

Artykuł 16

Uchylenie

Rozporządzenie (UE) nr 445/2011 traci moc ze skutkiem od dnia 16 czerwca 2020 r.

Certyfikaty wydane na podstawie rozporządzenia (UE) nr 445/2011 przez organ certyfikujący uznaje się za równoważne z certyfikatami wydawanymi na podstawie niniejszego rozporządzenia na ich pierwotny okres ważności.

Artykuł 17

Wejście w życie

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie dwudziestego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Niniejsze rozporządzenie stosuje się od dnia 16 czerwca 2020 r.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia 16 maja 2019 r.

W imieniu Komisji
Jean-Claude JUNCKER
Przewodniczący

ZAŁĄCZNIK I

Kryteria dotyczące akredytacji lub uznania organów certyfikujących zaangażowanych w ocenę i przyznawanie certyfikatów podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie

1. ORGANIZACJA

Organ certyfikujący musi udokumentować swoją strukturę organizacyjną, z wykazaniem zakresu obowiązków, odpowiedzialności i uprawnień swojej kadry kierowniczej i pozostałego personelu certyfikującego oraz wszelkiego rodzaju komitetów. W przypadku gdy organ certyfikujący stanowi określoną część podmiotu prawnego, struktura musi obejmować hierarchię służbową oraz relacje z innymi częściami w obrębie tego samego podmiotu prawnego.

2. NIEZALEŻNOŚĆ

Organ certyfikujący przy podejmowaniu swoich decyzji musi być organizacyjnie i funkcjonalnie niezależny od przedsiębiorstw kolejowych, zarządców infrastruktury, dysponentów, producentów oraz podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie i nie może świadczyć podobnych usług.

Należy zagwarantować niezależność personelu odpowiedzialnego za kontrole w ramach certyfikacji. Żaden urzędnik nie może otrzymywać wynagrodzenia na podstawie liczby przeprowadzonych kontroli lub ich wyników.

3. KOMPETENCJE

Organ certyfikujący oraz zaangażowany personel muszą posiadać wymagane kompetencje zawodowe, w szczególności w zakresie organizacji utrzymania pojazdów oraz odpowiedniego systemu utrzymania. Szczegółowe wymogi dotyczące personelu zaangażowanego w zarządzanie i przeprowadzanie oceny oraz w certyfikację muszą być opisane w systemie akredytacji.

4. BEZSTRONNOŚĆ

Decyzje organu certyfikującego muszą być oparte na uzyskanych przez organ certyfikujący obiektywnych dowodach potwierdzających zgodność lub jej brak i nie mogą być podejmowane pod wpływem innych interesów ani innych stron.

5. ODPOWIEDZIALNOŚĆ

Organ certyfikujący nie ponosi odpowiedzialności za zapewnienie bieżącej zgodności z wymogami związanymi z certyfikacją.

Organ certyfikujący jest odpowiedzialny za dokonanie oceny wystarczających obiektywnych dowodów, w oparciu o które podejmowane są decyzje w sprawie certyfikacji.

6. OTWARTOŚĆ

Organ certyfikujący musi publicznie udostępnić lub opublikować w stosownym czasie odpowiednie informacje dotyczące swojego procesu audytu i procesu certyfikacji. Musi on również dostarczać informacje na temat statusu certyfikacji (w tym przyznawania, rozszerzania, utrzymywania, przedłużania, zawieszania, ograniczania zakresu lub wycofywania certyfikacji) każdej organizacji, co ma na celu wypracowanie zaufania do integralności i wiarygodności certyfikacji. Otwartość to zasada określająca dostęp do odpowiednich informacji lub ich publikowanie.

7. POUFNOŚĆ

Aby móc uzyskać uprzywilejowany dostęp do informacji niezbędnych do dokonania właściwej oceny zgodności z wymogami związanymi z certyfikacją, organ certyfikujący musi zachować poufny charakter wszelkich informacji handlowych dotyczących klienta.

8. REAGOWANIE NA SKARGI

Organ certyfikujący musi ustanowić procedurę rozpatrywania skarg w sprawie decyzji oraz innych działań związanych z certyfikacją.

9. ODPOWIEDZIALNOŚĆ I FINANSOWANIE

Organ certyfikujący musi być w stanie wykazać, że dokonał oceny ryzyka związanego z jego działalnością certyfikacyjną oraz że posiada stosowne uzgodnienia (w tym ubezpieczenie lub rezerwy) umożliwiające pokrycie zobowiązań wynikających z jego działań w każdej dziedzinie jego działalności oraz na obszarach geograficznych, na których prowadzi działalność.

ZAŁĄCZNIK II

Wymogi i kryteria oceny w odniesieniu do organizacji składających wnioski o certyfikat podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie lub o certyfikat w zakresie funkcji utrzymania zleconych na zewnątrz na zasadzie outsourcingu przez podmiot odpowiedzialny za utrzymanie**I. Wymogi i kryteria oceny w odniesieniu do funkcji zarządzania**

1. **Przywództwo** – zaangażowanie w rozwój i wdrażanie systemu utrzymania organizacji oraz w ciągłe udoskonalanie jego efektywności

Organizacja musi posiadać stosowne procedury mające na celu:

- a) ustanowienie polityki dotyczącej utrzymania, adekwatnej do typu organizacji i zakresu usług oraz zatwierdzonej przez dyrektora naczelnego organizacji lub jego przedstawiciela;
- b) zapewnienie, aby ustanowione zostały cele w zakresie bezpieczeństwa, stosownie do ram prawnych i zgodnie z typem organizacji, zakresem i odnośnym ryzykiem;
- c) dokonywanie oceny ogólnych wyników działań w zakresie bezpieczeństwa w związku z jej celami w zakresie bezpieczeństwa;
- d) opracowywanie planów i procedur mających na celu realizowanie jej celów dotyczących bezpieczeństwa;
- e) zapewnienie dostępności zasobów niezbędnych do przeprowadzenia wszystkich procesów w celu spełnienia wymogów określonych w niniejszym załączniku;
- f) określanie wpływu innych działań zarządczych na system utrzymania i zarządzanie nim;
- g) zapewnienie, aby kadra kierownicza wyższego szczebla była świadoma rezultatów monitorowania wyników działań i audytów oraz aby przyjęła ogólną odpowiedzialność za wprowadzanie zmian w systemie utrzymania;
- h) zapewnienie, aby personel i przedstawiciele personelu byli odpowiednio reprezentowani oraz by konsultowano się z nimi w sprawie określania, opracowywania, monitorowania i poddawania przeglądowi aspektów bezpieczeństwa wszystkich powiązanych procesów, w które może być zaangażowany personel.

2. **Zarządzanie ryzykiem** – ustrukturyzowane podejście do oceny ryzyka związanego z utrzymaniem pojazdów, w tym ryzyka wynikającego bezpośrednio z procesów operacyjnych i działań innych organizacji lub osób, oraz określanie właściwych środków kontroli ryzyka

- 2.1. Organizacja musi posiadać stosowne procedury i uzgodnienia w celu rozpoznawania potrzeb i zaangażowania we współpracę z dysponentami, przedsiębiorstwami kolejowymi, zarządcami infrastruktury, projektantami oraz producentami pojazdów i elementów lub innymi zainteresowanymi stronami.
- 2.2. Organizacja musi posiadać procedury w zakresie oceny ryzyka do celów zarządzania zmianami w dokumentacji dotyczącej utrzymania, w tym w zakresie planów utrzymania, wyposażenia, procedur, organizacji, obsady stanowisk lub interfejsów, a także stosowania wspólnych metod oceny bezpieczeństwa dotyczących metod wyceny i oceny ryzyka przyjętych na podstawie art. 6 ust. 1 lit. a) dyrektywy (UE) 2016/798.
- 2.3. W przypadku dokonywania oceny ryzyka organizacja musi posiadać procedury mające na celu uwzględnienie potrzeby określenia, zapewnienia i utrzymania odpowiedniego środowiska pracy, zgodnego z prawodawstwem unijnym i ustawodawstwem krajowym, w szczególności z dyrektywą Rady 89/391/EWG ⁽¹⁾.

3. **Monitorowanie** – ustrukturyzowane podejście ukierunkowane na zapewnienie wdrożenia środków kontroli ryzyka działających prawidłowo i umożliwiających osiągnięcie celów organizacji

- 3.1. Organizacja musi posiadać procedurę do celów regularnego gromadzenia, monitorowania i analizowania stosownych danych dotyczących bezpieczeństwa, w tym:
 - a) wydajności odpowiednich procesów;
 - b) wyników procesów (w tym wszystkich usług i produktów zleconych innym podmiotom);
 - c) efektywności uzgodnień w zakresie kontroli ryzyka;
 - d) informacji dotyczących doświadczenia, nieprawidłowości, usterek i napraw wynikających z codziennej eksploatacji i utrzymania.

⁽¹⁾ Dyrektywa Rady 89/391/EWG z dnia 12 czerwca 1989 r. w sprawie wprowadzenia środków w celu poprawy bezpieczeństwa i zdrowia pracowników w miejscu pracy (Dz.U. L 183 z 29.6.1989, s. 1).

- 3.2. Organizacja musi posiadać procedury mające na celu zapewnienie zgłaszania, rejestrowania, badania i analizowania wypadków, incydentów, zdarzeń potencjalnie wypadkowych oraz innych niebezpiecznych zdarzeń.
- 3.3. Na potrzeby okresowego przeglądu wszystkich procesów organizacja musi posiadać wewnętrzny system audytu, który jest niezależny i bezstronny oraz działa w przejrzysty sposób. W ramach wspomnianego systemu muszą być wdrożone procedury mające na celu:
 - a) opracowanie planu audytu wewnętrznego, który może być poprawiany w zależności od wyników poprzednich audytów oraz monitorowania wyników działań;
 - b) analizowanie i ocenę wyników audytów;
 - c) proponowanie i wdrażanie konkretnych działań lub środków naprawczych;
 - d) weryfikowanie efektywności wcześniejszych środków lub działań.
- 3.4. Procedury, o których mowa w pkt 3.1, 3.2 i 3.3 niniejszej sekcji, muszą być zgodne ze wspólnymi metodami oceny bezpieczeństwa dotyczącymi metod wyceny i oceny ryzyka przyjętych na podstawie art. 6 ust. 1 lit. a) dyrektywy (UE) 2016/798 oraz dotyczącymi metod oceny poziomu bezpieczeństwa i parametrów bezpieczeństwa operatorów kolei na szczeblu krajowym i Unii przyjętych na podstawie art. 6 ust. 1 lit. d) tej dyrektywy.

4. **Ciągłe udoskonalanie** – *ustrukturyzowane podejście ukierunkowane na analizowanie informacji gromadzonych poprzez regularne monitorowanie i prowadzenie audytów lub informacji pochodzących z innych odpowiednich źródeł, a także na wykorzystywanie wyników do uczenia się i przyjmowania środków zapobiegawczych lub naprawczych w celu utrzymywania lub podnoszenia poziomu bezpieczeństwa*

Organizacja musi posiadać procedury w celu zapewnienia, aby:

- a) wykryte niedociągnięcia były korygowane;
 - b) nowe osiągnięcia w dziedzinie bezpieczeństwa były wdrażane;
 - c) ustalenia audytów wewnętrznych były wykorzystywane do wprowadzania udoskonaleń w systemie;
 - d) działania zapobiegawcze lub naprawcze były wdrażane, gdy to niezbędne, w celu zapewnienia zgodności systemu kolejowego z normami i innymi wymogami przez cały okres eksploatacyjny wyposażenia i operacji;
 - e) istotne informacje dotyczące dochodzenia i przyczyn wypadków, incydentów, zdarzeń potencjalnie wypadkowych oraz innych niebezpiecznych zdarzeń były wykorzystywane do uczenia się oraz – w stosownych przypadkach – przyjmowania środków ukierunkowanych na podniesienie poziomu bezpieczeństwa;
 - f) stosowne zalecenia ze strony krajowych organów ds. bezpieczeństwa i krajowych organów zajmujących się badaniem przyczyn wypadków oraz wynikające z dochodzeń branżowych lub wewnętrznych były oceniane i w stosownym przypadkach wykonywane;
 - g) stosowne sprawozdania lub informacje ze strony przedsiębiorstw kolejowych, zarządców infrastruktury, dysponentów lub pochodzące z innych odpowiednich źródeł były rozpatrywane i brane pod uwagę.
5. **Struktura i odpowiedzialność** – *ustrukturyzowane podejście ukierunkowane na określenie zakresu odpowiedzialności jednostek i zespołów, co ma na celu niezawodną realizację celów organizacji w zakresie bezpieczeństwa*
- 5.1. Organizacja musi posiadać procedury mające na celu przydzielanie odpowiedzialności za wszystkie odpowiednie procesy w obrębie organizacji.
 - 5.2. Organizacja musi posiadać procedury mające na celu wyraźne określenie związanych z bezpieczeństwem obszarów odpowiedzialności, podział odpowiedzialności pomiędzy poszczególne związane z nimi funkcje, a także wzajemne oddziaływanie między nimi. Obejmuje to określone w pkt 2.1 powyżej procedury pomiędzy organizacją i dysponentami oraz – w stosownych przypadkach – przedsiębiorstwami kolejowymi i zarządcami infrastruktury.
 - 5.3. Organizacja musi posiadać procedury mające na celu zapewnienie, aby personel, któremu powierzono obowiązki w obrębie organizacji, posiadał uprawnienia, kompetencje i wystarczające zasoby do wykonywania swoich funkcji. Odpowiedzialność i kompetencje muszą być spójne i możliwe do pogodzenia z daną rolą, a powierzenie obowiązków musi mieć formę pisemną.
 - 5.4. Organizacja musi posiadać procedury mające na celu zapewnienie koordynacji działań związanych z odpowiednimi procesami w obrębie organizacji.
 - 5.5. Organizacja musi posiadać procedury mające na celu rozliczanie osób pełniących role w zakresie zarządzania bezpieczeństwem za ich skuteczność działania.

6. **Zarządzanie kompetencjami** – ustrukturyzowane podejście, które ma zapewnić dysponowanie przez pracowników kompetencjami wymaganymi do bezpiecznej, skutecznej i wydajnej realizacji, we wszystkich okolicznościach, celów organizacji
- 6.1. Organizacja musi utworzyć system zarządzania kompetencjami, zapewniający:
- określenie stanowisk, które obejmują odpowiedzialność za prowadzenie w obrębie systemu wszystkich procesów niezbędnych do spełnienia wymogów określonych w niniejszym załączniku;
 - określenie stanowisk, w ramach których wykonywane są zadania związane z bezpieczeństwem;
 - przydzielanie personelowi odpowiednich kompetencji w odniesieniu do stosownych zadań.
- 6.2. W obrębie systemu zarządzania kompetencjami istniejącego w organizacji muszą istnieć procedury w zakresie zarządzania kompetencjami personelu, które obejmują co najmniej:
- określanie wiedzy, umiejętności i doświadczenia wymaganych w związku z zadaniami związanymi z bezpieczeństwem jako odpowiednie z punktu widzenia zakresu odpowiedzialności;
 - zasady selekcji, w tym podstawowy poziom wykształcenia, predyspozycje intelektualne i sprawność fizyczna;
 - wstępne szkolenie i kwalifikacje lub certyfikacja nabytych kompetencji i umiejętności;
 - zagwarantowanie, by wszyscy członkowie personelu byli świadomi istotności i wagi swoich działań oraz tego, w jaki sposób przyczyniają się do osiągnięcia celów w zakresie bezpieczeństwa;
 - bieżące szkolenia i okresowe aktualizowanie dotychczasowej wiedzy i umiejętności;
 - w stosownych przypadkach – okresowe kontrole kompetencji, predyspozycji intelektualnych i sprawności fizycznej;
 - w zależności od potrzeb – środki specjalne w razie wypadków lub incydentów bądź długiej nieobecności w pracy.
7. **Informacje** – ustrukturyzowane podejście, które ma zapewnić dysponowanie przez decydentów na wszystkich szczeblach organizacji ważnymi informacjami
- 7.1. Organizacja musi posiadać procedury mające na celu określenie kanałów sprawozdawczych, dzięki którym w obrębie samego podmiotu oraz w ramach jego stosunków z innymi uczestnikami, w tym z zarządcami infrastruktury, przedsiębiorstwami kolejowymi, dysponentami i projektantami lub producentami pojazdów lub elementów, w stosownych przypadkach, informacje dotyczące wszystkich odpowiednich procesów są w sposób należyty wymieniane oraz przedkładane osobie odgrywającej właściwą rolę zarówno w obrębie własnej organizacji, jak i w innych organizacjach, niezwłocznie i w sposób jasny.
- 7.2. Mając na względzie zapewnienie właściwej wymiany informacji, organizacja musi posiadać procedury w zakresie:
- odbioru i przetwarzania określonych informacji;
 - określenia, tworzenia i rozpowszechniania określonych informacji;
 - udostępniania wiarygodnych i aktualnych informacji.
- 7.3. Organizacja musi posiadać procedury mające na celu zapewnienie, aby najważniejsze informacje operacyjne były:
- istotne i potwierdzone;
 - ściśle;
 - kompletne;
 - odpowiednio zaktualizowane;
 - zweryfikowane;
 - spójne i łatwe do zrozumienia (z uwzględnieniem używanego języka);
 - przekazane do wiadomości personelu zgodnie z jego zakresem odpowiedzialności przed ich wykorzystaniem;
 - łatwo dostępne dla personelu, któremu w razie potrzeby należy udostępnić kopie.
- 7.4. Wymogi określone w pkt 7.1, 7.2 i 7.3 stosuje się w szczególności w odniesieniu do następujących informacji operacyjnych:
- kontrole ścisłości i kompletności krajowych rejestrów pojazdów w zakresie identyfikowania (w tym środków) oraz rejestracji pojazdów, które dana organizacja utrzymuje;

- b) dokumentacja utrzymania;
 - c) informacje dotyczące wsparcia udzielonego dysponentom oraz – w stosownych przypadkach – innym stronom, w tym przedsiębiorstwom kolejowym lub zarządcom infrastruktury;
 - d) informacje dotyczące kwalifikacji personelu oraz późniejszego nadzoru sprawowanego w ramach rozwoju utrzymania;
 - e) informacje dotyczące eksploatacji (w tym przebiegu, typu i zakresu działań, zdarzeń lub incydentów) oraz wnioski przedsiębiorstw kolejowych, dysponentów i zarządców infrastruktury;
 - f) zapisy dotyczące przeprowadzonego utrzymania, w tym informacje w sprawie usterek wykrytych podczas kontroli oraz działań naprawczych podjętych przez przedsiębiorstwa kolejowe lub przez zarządców infrastruktury, np. czynności w zakresie kontroli i monitorowania podjętych przed odjazdem pociągu lub podczas jazdy;
 - g) dopuszczenie do użytkowania i przywrócenie do eksploatacji;
 - h) zlecenia na usługi utrzymania;
 - i) informacje techniczne przekazywane przedsiębiorstwom kolejowym, zarządcom infrastruktury oraz dysponentom w odniesieniu do instrukcji utrzymania;
 - j) pilne informacje dotyczące sytuacji, w których możliwość poruszania się w bezpieczny sposób jest zagrożona; informacje te mogą obejmować:
 - (i) nakładanie ograniczeń na użytkowanie lub szczególne warunki eksploatacyjne w odniesieniu do pojazdów, które dana organizacja utrzymuje, lub innych pojazdów z tej samej serii, nawet jeżeli są utrzymywane przez inne podmioty odpowiedzialne za utrzymanie; wspomniane informacje należy także współdzielić ze wszystkimi zaangażowanymi stronami;
 - (ii) pilne informacje dotyczące kwestii związanych z bezpieczeństwem stwierdzonych w czasie utrzymania, np. usterek wykrytych w elemencie powszechnie używanym w szeregu kategorii lub serii pojazdów;
 - k) wszelkie istotne informacje lub dane potrzebne w celu przedłożenia rocznego sprawozdania z utrzymania organowi certyfikującemu oraz odpowiednim klientom (w tym dysponentom); wspomniane sprawozdanie należy także udostępnić na żądanie krajowym organom ds. bezpieczeństwa.
8. **Dokumentacja** – ustrukturyzowane podejście, które ma zapewnić identyfikowalność wszystkich istotnych informacji
- 8.1. Organizacja musi posiadać odpowiednie procedury w celu zapewnienia, aby wszystkie odpowiednie procesy były w należyty sposób udokumentowane.
- 8.2. Organizacja musi posiadać odpowiednie procedury w zakresie:
- a) regularnego monitorowania i aktualizowania całej stosownej dokumentacji;
 - b) formatowania, tworzenia i rozprowadzania całej stosownej dokumentacji oraz weryfikacji wprowadzonych do niej zmian;
 - c) odbioru, gromadzenia i archiwizowania całej stosownej dokumentacji.
9. **Działania w zakresie zlecenia podwykonawstwa** – ustrukturyzowane podejście, które ma zapewnić właściwe zarządzanie podzlecanymi działaniami, by osiągać cele organizacji
- 9.1. Organizacja musi posiadać procedury mające na celu zapewnienie, aby produkty i usługi związane z bezpieczeństwem zostały zidentyfikowane.
- 9.2. W przypadku korzystania z usług wykonawców lub dostawców, bądź obu tych rodzajów podmiotów, w odniesieniu do produktów i usług związanych z bezpieczeństwem organizacja musi posiadać procedury mające na celu sprawdzanie w czasie selekcji, czy:
- a) wykonawcy, podwykonawcy i dostawcy posiadają odpowiednie kwalifikacje;
 - b) wykonawcy, podwykonawcy i dostawcy posiadają odpowiedni i udokumentowany system utrzymania i zarządzania.
- 9.3. Organizacja musi posiadać procedurę mającą na celu określenie wymogów, które muszą spełniać wspomniani wykonawcy i dostawcy.
- 9.4. Organizacja musi posiadać procedury mające na celu monitorowanie wiedzy dostawców lub wykonawców na temat ryzyka, jakie ich działania pociągają za sobą w odniesieniu do operacji prowadzonych przez organizację.
- 9.5. W przypadku gdy system utrzymania lub zarządzania danego wykonawcy lub dostawcy jest certyfikowany, proces monitorowania określony w pkt 3 może być ograniczony do wyników zleconych procesów operacyjnych, o których mowa w pkt 3.1 lit. b).

- 9.6. Należy wyraźnie określić, znać i przydzielić w umowie pomiędzy kontrahentami co najmniej podstawowe zasady dotyczące przedstawionych poniżej procesów:
- zakres odpowiedzialności i zadania związane z kwestiami bezpieczeństwa kolei;
 - obowiązki związane z przekazywaniem istotnych informacji pomiędzy obiema stronami;
 - identyfikowalność dokumentów dotyczących bezpieczeństwa.

II. Wymogi i kryteria oceny w odniesieniu do funkcji rozwoju utrzymania

- Organizacja musi posiadać procedurę mającą na celu określenie następujących elementów i zarządzanie nimi:
 - wszystkich działań w zakresie utrzymania mających wpływ na bezpieczeństwo;
 - wszystkich elementów krytycznych dla bezpieczeństwa.
- Organizacja musi posiadać procedury mające na celu zagwarantowanie spełnienia zasadniczych wymagań w zakresie interoperacyjności, w tym aktualizacje w ciągu całego cyklu eksploatacyjnego, poprzez:
 - zapewnienie zgodności ze specyfikacjami dotyczącymi podstawowych parametrów interoperacyjności, podanymi w odpowiednich technicznych specyfikacjach interoperacyjności (TSI);
 - weryfikowanie we wszystkich okolicznościach spójności dokumentacji dotyczącej utrzymania z zezwoleniem dotyczącym pojazdu (w tym z ewentualnymi krajowymi wymogami dotyczącymi bezpieczeństwa), w tym zgodności z dokumentacją techniczną i z typem rejestrów, jak w europejskim rejestrze typów pojazdów dopuszczonych do eksploatacji (ERATV);
 - zarządzanie wszelkiego rodzaju wymianami w ramach utrzymania;
 - określanie potrzeby przeprowadzenia oceny ryzyka co do potencjalnego wpływu danej zmiany na bezpieczeństwo systemu kolei poprzez stosowanie wspólnych metod oceny bezpieczeństwa dotyczących metod wyceny i oceny ryzyka przyjętych na podstawie art. 6 ust. 1 lit. a) dyrektywy (UE) 2016/798;
 - zarządzanie konfiguracją wszystkich zmian technicznych wywierających wpływ na integralność systemu pojazdu.
- Organizacja musi posiadać procedurę w zakresie projektowania i wspierania wdrożenia instalacji, wyposażenia i narzędzi niezbędnych do przeprowadzania utrzymania i specjalnie opracowanych do tego celu. Organizacja musi posiadać procedurę sprawdzania, czy te instalacje, wyposażenie i narzędzia są używane, przechowywane i utrzymywane zgodnie ze swoim harmonogramem utrzymania oraz stosownie do wymogów związanych z ich utrzymaniem.
- W przypadku rozpoczęcia eksploatacji pojazdów organizacja musi posiadać procedury mające na celu:
 - uzyskanie dostępu do zaleceń dotyczących utrzymania zawartych we wstępnej dokumentacji oraz zgromadzenie wystarczających informacji na temat planowanych operacji;
 - dokonanie analizy tych zaleceń dotyczących utrzymania zawartych we wstępnej dokumentacji i zapewnienie, poprzez stosowanie wspólnych metod oceny bezpieczeństwa dotyczących metod wyceny i oceny ryzyka przyjętych na podstawie art. 6 ust. 1 lit. a) dyrektywy (UE) 2016/798, pierwszej dokumentacji dotyczącej utrzymania, biorąc także pod uwagę informacje zawarte we wszystkich powiązanych gwarancjach;
 - zapewnienie odpowiedniego wdrożenia pierwszej dokumentacji dotyczącej utrzymania.
- Aby zapewnić aktualność dokumentacji dotyczącej utrzymania przez cały cykl eksploatacyjny pojazdu, organizacja musi posiadać procedury mające na celu:
 - gromadzenie przynajmniej istotnych informacji dotyczących:
 - rodzaju i zakresu faktycznie przeprowadzonych działań, dotyczących między innymi wypadków, poważnych wypadków i incydentów zdefiniowanych w dyrektywie (UE) 2016/798;
 - defektów wykrytych w elementach;
 - typu i zakresu planowanych działań;
 - faktycznie przeprowadzonego utrzymania;
 - określenie potrzeby dokonywania aktualizacji, przy uwzględnieniu wartości dopuszczalnych w odniesieniu do interoperacyjności;

- c) przedstawianie propozycji zmian i ich realizacji oraz ich zatwierdzanie, z zamiarem podjęcia decyzji opartej na wyraźnie określonych kryteriach, przy uwzględnieniu ustaleń z oceny ryzyka przeprowadzonej poprzez zastosowanie wspólnych metod oceny bezpieczeństwa dotyczących metod wyceny i oceny ryzyka przyjętych na podstawie art. 6 ust. 1 lit. a) dyrektywy (UE) 2016/798;
 - d) zapewnienie odpowiedniego wdrożenia zmian;
 - e) monitorowanie skuteczności zmian w procesie zgodnym z metodami oceny poziomu bezpieczeństwa i parametrów bezpieczeństwa operatorów kolei na szczeblu krajowym i unijnym przyjętymi na podstawie art. 6 ust. 1 lit. d) dyrektywy (UE) 2016/798.
6. W przypadku stosowania procesu w zakresie zarządzania kompetencjami w ramach funkcji rozwoju utrzymania należy uwzględnić co najmniej wymienione poniżej działania wywierające wpływ na bezpieczeństwo:
- a) stosowanie wspólnych metod oceny bezpieczeństwa dotyczących metod wyceny i oceny ryzyka przyjętych na podstawie art. 6 ust. 1 lit. a) dyrektywy (UE) 2016/798 w celu oceny zmian w dokumentacji dotyczącej utrzymania;
 - b) dziedziny inżynierskie wymagane do celów zarządzania opracowaniem dokumentacji dotyczącej utrzymania i jej zmianami oraz rozwojem, oceną, walidacją i zatwierdzeniem wymian w ramach utrzymania;
 - c) działania w zakresie utrzymania elementów krytycznych dla bezpieczeństwa;
 - d) techniki łączenia (w tym spawanie i klejenie);
 - e) badania nieniszczące.
7. W przypadku stosowania procesu w zakresie dokumentacji w ramach funkcji rozwoju utrzymania należy zagwarantować identyfikowalność przynajmniej następujących elementów:
- a) dokumentacja dotycząca rozwoju, oceny, walidacji i zatwierdzania wymiany w ramach utrzymania;
 - b) konfiguracja pojazdów, co obejmuje między innymi elementy krytyczne dla bezpieczeństwa i modyfikacje oprogramowania pokładowego;
 - c) zapisy dotyczące przeprowadzonego utrzymania;
 - d) wyniki badań dotyczących korzyści z doświadczenia;
 - e) wszystkie kolejne wersje dokumentacji dotyczącej utrzymania, w tym ocena ryzyka;
 - f) sprawozdania w sprawie kompetencji i nadzoru w zakresie przeprowadzania utrzymania oraz zarządzania utrzymaniem taboru;
 - g) informacje techniczne przekazywane w celu udzielenia wsparcia dysponentom, przedsiębiorstwom kolejowym i zarządcom infrastruktury.

III. Wymogi i kryteria oceny dotyczące funkcji zarządzania utrzymaniem taboru

1. Organizacja musi posiadać procedurę umożliwiającą sprawdzenie kompetencji, dostępności i zdolności podmiotu odpowiedzialnego za przeprowadzanie utrzymania przed złożeniem zleceń na usługi utrzymania. Oznacza to, że warsztaty utrzymaniowe muszą posiadać należyte kwalifikacje do podejmowania decyzji w sprawie wymogów dotyczących kompetencji technicznych w ramach funkcji przeprowadzania utrzymania.
2. Organizacja musi posiadać procedurę w zakresie tworzenia pakietu roboczego oraz wystawienia i złożenia zlecenia na usługi utrzymania.
3. Organizacja musi posiadać procedurę umożliwiającą odesłanie pojazdów do utrzymania w odpowiednim czasie.
4. Organizacja musi posiadać procedurę umożliwiającą zarządzanie wycofywaniem pojazdów z eksploatacji do celów utrzymania lub w przypadku zagrożenia bezpiecznej eksploatacji lub gdy potrzeby w zakresie utrzymania mają wpływ na normalną eksploatację.
5. Organizacja musi posiadać procedurę umożliwiającą określenie niezbędnych środków weryfikacji stosowanych do przeprowadzonego utrzymania oraz do dopuszczenia pojazdów do użytkowania.
6. Organizacja musi posiadać procedurę umożliwiającą wydanie zawiadomienia o przywróceniu do eksploatacji, łącznie z określeniem ograniczeń użytkowania, aby zapewnić bezpieczną eksploatację przy uwzględnieniu dokumentacji dotyczącej dopuszczenia do użytkowania.

7. W przypadku stosowania procesu w zakresie zarządzania kompetencjami w ramach funkcji zarządzania utrzymaniem taboru należy uwzględnić co najmniej przywrócenie do eksploatacji, łącznie z określeniem ograniczenia użytkowania.
8. W przypadku stosowania procesu w zakresie informacji w ramach funkcji zarządzania utrzymaniem taboru należy zapewnić co najmniej następujące elementy w odniesieniu do funkcji przeprowadzania utrzymania:
 - a) stosowne reguły i specyfikacje techniczne;
 - b) plan utrzymania w odniesieniu do każdego pojazdu;
 - c) wykaz części zamiennych, w tym wystarczająco szczegółowy opis techniczny każdej części w celu umożliwienia zastąpienia jej identyczną lub podobną częścią przy zapewnieniu takich samych gwarancji;
 - d) wykaz materiałów, w tym wystarczająco szczegółowy opis ich zastosowania oraz niezbędne informacje dotyczące BHP;
 - e) dokumentacja, w której określono specyfikacje w odniesieniu do działań wywierających wpływ na bezpieczeństwo i która zawiera interwencyjne oraz użytkowe ograniczenia w odniesieniu do elementów;
 - f) wykaz elementów lub systemów, które są objęte wymogami prawnymi, a także wykaz tych wymogów (co dotyczy także zbiorników hamulcowych oraz zbiorników do przewozu towarów niebezpiecznych);
 - g) stosowanie wspólnych metod oceny bezpieczeństwa dotyczących metod wyceny i oceny ryzyka przyjętych na podstawie art. 6 ust. 1 lit. a) dyrektywy (UE) 2016/798 w celu oceny zmian wywierających wpływ na funkcję zarządzania utrzymaniem taboru.
9. W przypadku stosowania procesu w zakresie informacji w ramach funkcji zarządzania utrzymaniem taboru należy przekazać zainteresowanym stronom co najmniej informacje o przywróceniu do eksploatacji, w tym o ograniczeniach użytkowania istotnych z punktu widzenia użytkowników (przedsiębiorstw kolejowych i zarządców infrastruktury).
10. W przypadku stosowania procesu w zakresie dokumentacji w ramach funkcji zarządzania utrzymaniem taboru należy zarejestrować co najmniej następujące elementy:
 - a) zlecenia na usługi utrzymania;
 - b) przywrócenie do eksploatacji, w tym ograniczenia użytkowania istotne z punktu widzenia przedsiębiorstw kolejowych i zarządców infrastruktury.

IV. Wymogi i kryteria oceny w odniesieniu do funkcji przeprowadzania utrzymania

1. Organizacja musi posiadać stosowne procedury mające na celu:
 - a) sprawdzenie kompletności i adekwatności informacji dostarczonych w ramach funkcji zarządzania utrzymaniem taboru w odniesieniu do zleconych działań;
 - b) weryfikacja wykorzystania wymaganych, stosownych dokumentów utrzymania oraz innych norm mających zastosowanie do świadczenia usług w zakresie utrzymania zgodnie ze zleceniami na usługi utrzymania;
 - c) zapewnienie dostępności wszelkich odpowiednich specyfikacji dotyczących utrzymania, określonych w stosownych regulacjach oraz w szczególnych normach, zawartych w zleceniach na usługi utrzymania, dla całego zainteresowanego personelu (np. są one zawarte w wewnętrznych instrukcjach roboczych).
2. Organizacja musi posiadać procedury w celu zapewnienia, aby:
 - a) elementy (w tym części zamienne) oraz materiały były wykorzystywane w sposób określony w zleceniach na usługi utrzymania oraz w dokumentacji dostawcy;
 - b) elementy i materiały były przechowywane, traktowane i przewożone w sposób zapobiegający zużyciu i uszkodzeniu oraz określony w zleceniach na usługi utrzymania i w dokumentacji dostawcy;
 - c) wszystkie elementy i materiały, także te dostarczone przez klienta, były zgodne z odpowiednimi przepisami krajowymi i międzynarodowymi, jak również z wymogami odpowiednich zleceń na usługi utrzymania.
3. Organizacja musi posiadać procedury mające na celu określenie, zidentyfikowanie, zapewnienie, zaewidencjonowanie i udostępnianie odpowiednich i właściwych instalacji, wyposażenia oraz narzędzi, które umożliwią jej świadczenie usług w zakresie utrzymania zgodnie ze zleceniami na usługi utrzymania oraz z innymi stosownymi specyfikacjami, przy zapewnieniu:
 - a) bezpiecznego przeprowadzania utrzymania, z uwzględnieniem BHP personelu odpowiedzialnego za utrzymanie;
 - b) ergonomii i ochrony zdrowia, w tym także interfejsów pomiędzy użytkownikami i systemami informatycznymi lub wyposażeniem diagnostycznym.

4. Jeżeli jest to konieczne do zapewnienia wiarygodnych wyników, organizacja musi posiadać procedury w odniesieniu do swoich przyrządów pomiarowych, w celu zapewnienia, aby były one:
 - a) kalibrowane lub weryfikowane w określonych odstępach czasu lub przed użyciem, zgodnie z międzynarodowymi, krajowymi lub branżowymi normami dotyczącymi pomiarów; w przypadku gdy takie normy nie istnieją, należy zarejestrować podstawę zastosowaną do celów kalibracji lub weryfikacji;
 - b) wyregulowane lub powtórnie wyregulowane, w zależności od potrzeb;
 - c) zidentyfikowane, tak by możliwe było określenie statusu kalibracji;
 - d) zabezpieczone przed regulacjami, które doprowadziłyby do unieważnienia wyniku pomiaru;
 - e) chronione przed uszkodzeniem i pogorszeniem stanu w czasie obsługi, utrzymania i przechowywania.
5. Organizacja musi posiadać procedury w celu zapewnienia, aby wszystkie instalacje, wyposażenie i narzędzia były właściwie wykorzystywane, kalibrowane, konserwowane i utrzymywane zgodnie z udokumentowanymi procedurami.
6. Organizacja musi posiadać procedury w celu sprawdzenia, czy wykonane czynności są zgodne ze zleceniami na usługi utrzymania oraz w celu wydania zawiadomienia o dopuszczeniu do użytkowania. Zawiadomienie o dopuszczeniu do użytkowania zawiera wszystkie informacje przydatne do określenia ograniczeń użytkowania.
7. W przypadku stosowania procesu w zakresie oceny ryzyka (w szczególności sekcja I pkt 2.2 i 2.3) w ramach funkcji przeprowadzania utrzymania, środowisko pracy obejmuje nie tylko warsztaty, w których przeprowadza się utrzymanie, ale także tory poza budynkami warsztatów oraz wszystkie miejsca, w których prowadzone są działania w zakresie utrzymania.
8. W przypadku stosowania procesu w zakresie zarządzania kompetencjami w ramach funkcji przeprowadzania utrzymania w odpowiednich przypadkach należy uwzględnić co najmniej wymienione poniżej działania wywierające wpływ na bezpieczeństwo:
 - a) techniki łączenia (w tym spawanie i klejenie);
 - b) badania nieniszczące;
 - c) ostateczne badania pojazdu i dopuszczenie do użytkowania;
 - d) działania w zakresie utrzymania w odniesieniu do systemów hamulcowych, zestawów kołowych i urządzeń ciągowych, a także działania w zakresie utrzymania w odniesieniu do poszczególnych elementów wagonów towarowych przeznaczonych do przewozu towarów niebezpiecznych, takich jak zbiorniki, zawory itp.;
 - e) działania w zakresie utrzymania elementów krytycznych dla bezpieczeństwa;
 - f) działania w zakresie utrzymania systemów sterowania i sygnalizacji;
 - g) działania w zakresie utrzymania systemów sterowania drzwiami;
 - h) inne określone obszary specjalistyczne wywierające wpływ na bezpieczeństwo.
9. W przypadku stosowania procesu w zakresie informacji w ramach funkcji przeprowadzania utrzymania należy zapewnić co najmniej następujące elementy w odniesieniu do funkcji zarządzania utrzymaniem taboru oraz rozwoju utrzymania:
 - a) prace wykonane zgodnie ze zleceniami na usługi utrzymania;
 - b) wszelkie ewentualne wady lub usterki w zakresie bezpieczeństwa, wykryte przez organizację;
 - c) dopuszczenie do użytkowania.
10. W przypadku stosowania procesu w zakresie dokumentacji w ramach funkcji przeprowadzania utrzymania należy zarejestrować co najmniej następujące elementy w odniesieniu do działań w zakresie utrzymania wywierających wpływ na bezpieczeństwo, o których mowa w sekcji II pkt 1 lit. a):
 - a) wyraźne określenie wszystkich instalacji, wyposażenia oraz narzędzi;
 - b) wszystkie wykonane prace w zakresie utrzymania, w tym wykorzystywany personel, narzędzia, wyposażenie, części zapasowe oraz materiały, z uwzględnieniem:
 - (i) stosownych przepisów krajowych obowiązujących w miejscu, gdzie organizacja ma swoją siedzibę;
 - (ii) wymogów określonych w zleceniach na usługi utrzymania, w tym wymogów w zakresie ewidencjonowania;
 - (iii) ostatecznych badań i decyzji w sprawie dopuszczenia do użytkowania;

- c) środki kontroli wymagane w ramach zleceń na usługi utrzymania oraz dopuszczenia do użytkowania;
 - d) wyniki kalibracji i weryfikacji, przy czym w przypadku gdy do monitorowania i pomiaru określonych wymogów wykorzystuje się oprogramowanie komputerowe, należy przed pierwszym użyciem potwierdzić jego przydatność do danego zadania, a w razie potrzeby zweryfikować ją ponownie;
 - e) wiarygodność poprzednich wyników pomiarów w przypadku stwierdzenia, że instrument pomiarowy nie spełnia wymogów.
-

ZAŁĄCZNIK III

Formularze wniosku

**WNIOSEK O CERTYFIKAT ZGODNOŚCI DLA PODMIOTU
ODPOWIEDZIALNEGO ZA UTRZYMANIE**

Wniosek o wydanie certyfikatu potwierdzającego, że system utrzymania podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie uznaje się za zgodny z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/798 i rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2019/779

DANE KONTAKTOWE ORGANU CERTYFIKUJĄCEGO

- 1.1 Nazwa organu certyfikującego, do którego kierowany jest wniosek _____
- 1.2 Numer referencyjny organu certyfikującego _____
- 1.3 Pełny adres pocztowy (ulica, kod pocztowy, miejscowość, kraj) _____

INFORMACJE O WNIOSKODAWCY

- 2.1 Nazwa prawna _____
- 2.2 Pełny adres pocztowy (ulica, kod pocztowy, miejscowość, kraj) _____

- 2.3 Numer telefonu _____ 2.4 Numer faksu _____
- 2.5 E-mail _____ 2.6 Strona internetowa _____
- 2.7 Numer przedsiębiorstwa w rejestrze _____ 2.8 Numer identyfikacyjny VAT _____
- 2.9 Inne informacje _____

INFORMACJE O OSOBIE, Z KTÓRĄ NALEŻY SIĘ KONTAKTOWAĆ

- 3.1 Nazwisko i imię _____
- 3.2 Pełny adres pocztowy (ulica, kod pocztowy, miejscowość, kraj) _____

- 3.3 Numer telefonu _____ 3.4 Numer faksu _____
- 3.5 E-mail _____

DANE SZCZEGÓŁOWE DOTYCZĄCE WNIOSKU

- 4.1 Numer referencyjny wniosku (nadany przez wnioskodawcę)

Niniejszy wniosek dotyczy

- 4.2 nowego certyfikatu 4.3 aktualizacji/zmiany certyfikatu
- 4.4 odnowienia certyfikatu

DANE SZCZEGÓŁOWE DOTYCZĄCE DZIAŁALNOŚCI**5.1 Rodzaj przedsiębiorstwa:**

5.11 Przedsiębiorstwo kolejowe 5.12 Zarządca infrastruktury 5.13 Dysponent 5.14 Dostawca usług utrzymania 5.15 Producent 5.16 Inne

5.2 Zakres działalności podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie (kategoria pojazdów: wagony towarowe, lokomotywy, zespoły trakcyjne, wagony pasażerskie, pojazdy dużych prędkości, maszyny torowe, inne – należy określić):

5.3 Obejmuje wagony specjalnie przystosowane do przewozu towarów niebezpiecznych: TAK/NIE

5.4 Funkcje eksploatacyjne podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie		we własnym zakresie	częściowo w pełni	zleczone na zewnątrz
5.4	Rozwój utrzymania	5.4.1 <input type="checkbox"/>	5.4.2 <input type="checkbox"/>	5.4.3 <input type="checkbox"/>
5.5	Zarządzanie utrzymaniem taboru	5.5.1 <input type="checkbox"/>	5.5.2 <input type="checkbox"/>	5.5.3 <input type="checkbox"/>
5.6	Przeprowadzanie utrzymania	5.6.1 <input type="checkbox"/>	5.6.2 <input type="checkbox"/>	5.6.3 <input type="checkbox"/>

PRZEDŁOŻONE DOKUMENTY

- 6.1 Dokumentacja dot. systemu utrzymania
- 6.2 Inne należy określić: _____

PODPISY**Wnioskodawca**_____
(imię, nazwisko)

Data _____

Podpis _____

Organ certyfikujący

Wewnętrzny numer referencyjny

Data wpłynięcia wniosku _____

Data _____

Podpis _____

MIEJSCE PRZEZNACZONE DLA ORGANU, DO KTÓREGO KIEROWANY JEST WNIOSEK
--



**WNIOSEK O WYDANIE CERTYFIKATU ZGODNOŚCI W ZAKRESIE
FUNKCJI UTRZYMANIA**

Wniosek o wydanie certyfikatu potwierdzającego, że system utrzymania w Unii Europejskiej uznaje się za zgodny z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/798 i rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2019/779

DANE KONTAKTOWE ORGANU CERTYFIKUJĄCEGO

- 1.1 Nazwa organu certyfikującego, do którego kierowany jest wniosek _____
- 1.2 Numer referencyjny organu certyfikującego _____
- 1.3 Pełny adres pocztowy (ulica, kod pocztowy, miejscowość, kraj) _____

INFORMACJE O WNIOSKODAWCY

- 2.1 Nazwa prawna _____
- 2.2 Pełny adres pocztowy (ulica, kod pocztowy, miejscowość, kraj) _____

- 2.3 Numer telefonu _____ 2.4 Numer faksu _____
- 2.5 E-mail _____ 2.6 Strona internetowa _____
- 2.7 Numer przedsiębiorstwa w rejestrze _____ 2.8 numer identyfikacyjny VAT _____
- 2.9 Inne informacje _____

INFORMACJE O OSOBIE, Z KTÓRĄ NALEŻY SIĘ KONTAKTOWAĆ

- 3.1 Nazwisko i imię _____
- 3.2 Pełny adres pocztowy (ulica, kod pocztowy, miejscowość, kraj) _____

- 3.3 Numer telefonu _____ 3.4 Numer faksu _____
- 3.5 E-mail _____

DANE SZCZEGÓŁOWE DOTYCZĄCE WNIOSKU

- 4.1 Numer referencyjny wniosku (nadany przez wnioskodawcę)

Niniejszy wniosek dotyczy

- 4.2 nowego certyfikatu 4.3 aktualizacji/zmiany certyfikatu
- 4.4 odnowienia certyfikatu

DANE SZCZEGÓŁOWE DOTYCZĄCE DZIAŁALNOŚCI**5.1 Rodzaj przedsiębiorstwa:**

5.11 Przedsiębiorstwo kolejowe 5.12 Zarządca infrastruktury 5.13 Dysponent 5.14 Dostawca usług utrzymania 5.15 Producent 5.16 Inne

5.2 Zakres działalności podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie (kategoria pojazdów: wagony towarowe, lokomotywy, zespoły trakcyjne, wagony pasażerskie, pojazdy dużych prędkości, maszyny torowe, inne – należy określić):

5.3 Obejmuje wagony specjalnie przystosowane do przewozu towarów niebezpiecznych: TAK/NIE

5.4 Funkcje utrzymania

5.5	Rozwój utrzymania	TAK	<input type="checkbox"/>	NIE	<input type="checkbox"/>	Częścio wo	<input type="checkbox"/>
5.6	Zarządzanie utrzymaniem taboru	TAK	<input type="checkbox"/>	NIE	<input type="checkbox"/>	Częścio wo	<input type="checkbox"/>
5.7	Przeprowadzanie utrzymania	TAK	<input type="checkbox"/>	NIE	<input type="checkbox"/>	Częścio wo	<input type="checkbox"/>

W przypadku częściowych funkcji utrzymania należy podać podfunkcje, w odniesieniu do których składany jest niniejszy wniosek (zob. wykaz w załączniku II do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/779):

PRZEDŁOŻONE DOKUMENTY

6.1 Dokumentacja dot. systemu utrzymania

6.2 Inne należy określić: _____

PODPISY**Wnioskodawca**

(imię, nazwisko)

Data _____

Podpis _____

Organ certyfikujący

Wewnętrzny numer referencyjny

Data wpłynięcia wniosku _____

Data _____

Podpis _____

MIEJSCE PRZEZNACZONE DLA ORGANU, DO KTÓREGO KIEROWANY JEST WNIOSEK
--

ZAŁĄCZNIK IV

Formularze certyfikacji



**CERTYFIKAT ZGODNOŚCI DLA PODMIOTU ODPOWIEDZIALNEGO
ZA UTRZYMANIE**

potwierdzający zaakceptowanie systemu utrzymania podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie w Unii Europejskiej zgodnie z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/798 i rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2019/779

1. Numer EIN

2. PODMIOT ODPOWIEDZIALNY ZA UTRZYMANIE, KTÓREGO DOTYCZY
CERTYFIKAT

Nazwa prawna:

Nazwa handlowa lub akronim (dobrowolne)

Pełny adres pocztowy (ulica, kod pocztowy, miejscowość, kraj)

Numer przedsiębiorstwa w rejestrze:

Numer identyfikacyjny VAT:

3. ORGAN CERTYFIKUJĄCY

Nazwa prawna:

Pełny adres pocztowy (ulica, kod pocztowy, miejscowość, kraj)

Numer referencyjny organu certyfikującego:

4. INFORMACJE O CERTYFIKACIE

— nowy certyfikat	<input type="checkbox"/>	Numer EIN poprzedniego certyfikatu
Jest to — przedłużenie certyfikatu	<input type="checkbox"/>	
— aktualizacja/zmiana certyfikatu	<input type="checkbox"/>	

Ważny od:

do:

Rodzaj przedsiębiorstwa:
(przedsiębiorstwo kolejowe, dysponent, dostawca usług
utrzymania itp.)

5. ZAKRES DZIAŁALNOŚCI PODMIOTU ODPOWIEDZIALNEGO ZA UTRZYMANIE

Kategoria pojazdów:

(wagony towarowe, lokomotywy, zespoły trakcyjne, wagony pasażerskie, pojazdy
dużych prędkości, maszyny torowe, inne)

Obejmuje wagony specjalnie przystosowane do przewozu towarów
niebezpiecznych

TAK/NIE

6. INFORMACJE DODATKOWE

Data wydania

Podpis

Wewnętrzny numer referencyjny

Pieczeń organu certyfikującego


CERTYFIKAT ZGODNOŚCI W ZAKRESIE FUNKCJI UTRZYMANIA

potwierdzający zaakceptowanie systemu utrzymania w Unii Europejskiej zgodnie z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/798 i rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2019/779

1. Numer EIN	
---------------------	--

2. ORGANIZACJA, KTÓREJ DOTYCZY CERTYFIKAT

Nazwa prawna:	
Nazwa handlowa lub akronim (dobrowolne)	
Pełny adres pocztowy (ulica, kod pocztowy, miejscowość, kraj)	
Numer przedsiębiorstwa w rejestrze:	Numer identyfikacyjny VAT:

3. ORGAN CERTYFIKUJĄCY

Nazwa prawna:	
Pełny adres pocztowy (ulica, kod pocztowy, miejscowość, kraj)	
Numer referencyjny organu certyfikującego:	

4. INFORMACJE O CERTYFIKACIE

	— nowy certyfikat	<input type="checkbox"/>	
Jest to	— przedłużenie certyfikatu	<input type="checkbox"/>	Numer identyfikacyjny poprzedniego certyfikatu
	— aktualizacja/zmiana certyfikatu	<input type="checkbox"/>	
Ważny od:		do:	
Rodzaj przedsiębiorstwa: (przedsiębiorstwo kolejowe, dysponent, dostawca usług utrzymania itp.)			

5. ZAKRES DZIAŁAŃ W ZAKRESIE UTRZYMANIA

Kategoria pojazdów: (wagony towarowe, lokomotywy, zespoły trakcyjne, wagony pasażerskie, pojazdy dużych prędkości, maszyny torowe, inne)	
Obejmuje wagony specjalnie przystosowane do przewozu towarów niebezpiecznych	TAK/NIE

6. FUNKCJE UTRZYMANIA

Rozwój utrzymania	TAK	<input type="checkbox"/>	NIE	<input type="checkbox"/>
Zarządzanie utrzymaniem taboru	TAK	<input type="checkbox"/>	NIE	<input type="checkbox"/>
Przeprowadzanie utrzymania	TAK	<input type="checkbox"/>	NIE	<input type="checkbox"/>

W przypadku częściowych funkcji utrzymania należy podać podfunkcje, w odniesieniu do których niniejszy certyfikat jest ważny (zob. wykaz w załączniku II do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/779):

7. INFORMACJE DODATKOWE

--

Data wydania

Podpis

--

Wewnętrzny numer referencyjny

Pieczęć organu certyfikującego

--

--

ZAŁĄCZNIK V

Sprawozdanie podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie

1. Podmiot odpowiedzialny za utrzymanie wydaje sprawozdanie obejmujące okres rozpoczynający się 2 miesiące przed ostatnią inspekcją i kończący się 2 miesiące przed kolejną planowaną inspekcją.
 2. Sprawozdanie zawiera co najmniej:
 - wyjaśnienia i uzasadnienie dotyczące sposobu, w jaki usunięto lub rozwiązano niezgodności,
 - informacje na temat wielkości działalności w zakresie utrzymania w przeważającym okresie,
 - informacje zwrotne dotyczące doświadczeń w stosowaniu wspólnych metod oceny bezpieczeństwa dotyczących metod wyceny i oceny ryzyka przyjętych na podstawie art. 6 ust. 1 lit. a) dyrektywy (UE) 2016/798 oraz metod monitorowania, które mają być stosowane przez przedsiębiorstwa kolejowe, zarządców infrastruktury oraz podmioty odpowiedzialne za utrzymanie, przyjętych na podstawie art. 6 ust. 1 lit. c) tej dyrektywy.
 - zmiany dotyczące:
 - własności prawnej spółki,
 - organizacji (obowiązujących procedur),
 - pojazdów, za których utrzymanie odpowiedzialny jest podmiot,
 - obiektów i wykonawców, w tym procesów i sprzętu,
 - równowagi między wewnętrznymi i zewnętrznymi działaniami związanymi z trzema funkcjami utrzymania (rozwojem utrzymania, utrzymaniem taboru i przeprowadzaniem utrzymania),
 - uzgodnień umownych z użytkownikami (w tym z dysponentami i dotyczących wymiany danych),
 - systemu utrzymania,
 - usterek i defektów elementów związanych z bezpieczeństwem, o których mowa w załączniku II sekcja II, oraz istotnych informacji dotyczących utrzymania wymienianych zgodnie z art. 5 ust. 3,
 - sprawozdań z audytu wewnętrznego,
 - działań egzekucyjnych lub dochodzeń agencji, krajowych organów ds. bezpieczeństwa i innych organów, w tym roszczeń zgodnie z art. 8 i 12 niniejszego aktu prawnego,
 - zarządzania kompetencjami.
 3. Podmiot odpowiedzialny za utrzymanie uzupełnia sprawozdanie o wszystkie informacje, które uzna za istotne dla organu certyfikującego.
 4. Podmiot odpowiedzialny za utrzymanie kieruje sprawozdanie do organu certyfikującego 1 miesiąc przed kolejnym planowanym nadzorem audytowym.
-