

DZ_CR_01

Informator dla Klienta

Wydanie: 10.0 z dnia: 02.04.2024	Opracował:	Monika Świążewska-Bordziak, Pełnomocnik ds. SZ
	Sprawdził:	Robert Włodarczyk, Dyrektor Jednostki Notyfikowanej
	Zatwierdził:	Wiesław Jarosiewicz, Prezes Zarządu

Monika Świążewska-Bordziak

Bordziak

Robert Włodarczyk

Wiesław Jarosiewicz

Spis zawartości

1.	Cel.....	3
2.	Informacje ogólne i programy certyfikacji prowadzone przez jednostkę CIT Sp. z o.o.	3
3.	Uprawnienia posiadane przez CIT	5
4.	Tryb certyfikacji prowadzonej przez jednostkę CIT.....	5
5.	Poufność informacji i bezstronność	6
6.	Skargi i odwołania.....	7
7.	Opłaty w procesie certyfikacji	8
8.	Odpowiedzialność za certyfikowany wyrób.....	10
9.	Warunki ubezpieczenia.....	10
10.	Informacje dodatkowe	10

1. Cel

Celem niniejszego dokumentu jest określenie zasad współpracy i wymagań koniecznych do spełnienia przez Wnioskującego o przeprowadzenie certyfikacji w jednostce certyfikującej Certyfikacja Infrastruktury Transportu Sp. z o.o.

2. Informacje ogólne i programy certyfikacji prowadzone przez jednostkę CIT Sp. z o.o.

Certyfikacja Infrastruktury Transportu Sp. z o.o. (zwana dalej CIT) jest jednostką certyfikującą wyroby zgodnie z wymaganiami normy PN-EN ISO/IEC 17065:2013-03 *Ocena zgodności - Wymagania dla jednostek certyfikujących wyroby, procesy i usługi*, a także w mającym zastosowanie zakresie norm: PN-EN ISO/IEC 17025:2018-02 i PN-EN ISO/IEC 17020:2012 oraz Dokumentu Technicznego ERA 000MRA01044 wer. 2.0 *Wymagania dla jednostek oceniających zgodność ubiegających się o notyfikację*.

CIT prowadzi weryfikacji WE podsystemów strukturalnych: „Infrastruktura” (INF), „Energia” (ENE) i „Sterowanie – urządzenia przytorowe” (CCT) systemu kolei Unii w oparciu o moduł oceny zgodności SG „Weryfikacja WE w oparciu o weryfikację jednostkową”, określony w Decyzji Komisji 2010/713/UE z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie modułów procedur oceny zgodności, przydatności do stosowania i weryfikacji WE stosowanych w technicznych specyfikacjach interoperacyjności przyjętych na mocy dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE, zgodnie z programem certyfikacji **PrC01_SG Program certyfikacji podsystemu wg modułu SG**. Program certyfikacji dostępny jest w jednostce na życzenie.

Procesy weryfikacji WE / oceny zgodności podsystemów, prowadzone są w odniesieniu do wymagań zawartych w Technicznych Specyfikacjach Interoperacyjności (TSI) oraz innych dokumentach normatywnych.

CIT realizuje działania w oparciu o wymagania:

1. dla podsystemu „Infrastruktura”:

- Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1299/2014 z dnia 18 listopada 2014 roku *dotyczące technicznych specyfikacji interoperacyjności podsystemu „Infrastruktura” systemu kolei w Unii Europejskiej* (TSI INF) wraz ze sprostowaniem z dnia 02.09.2015 r. i zmianami wprowadzonymi Rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) nr 2019/776 oraz Rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) nr 2023/1694,
- Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1300/2014 z dnia 18 listopada 2014 roku w sprawie *technicznych specyfikacji interoperacyjności odnoszących się do dostępności systemu kolei Unii dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej możliwości poruszania się* (TSI PRM) wraz ze zmianami wprowadzonymi Rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) nr 2019/772 oraz Rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) nr 2023/1694,
- Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1303/2014 z dnia 18 listopada 2014 r. w sprawie *technicznej specyfikacji interoperacyjności w zakresie aspektu „Bezpieczeństwo w tunelach kolejowych”* systemu kolei w Unii Europejskiej (TSI SRT), wraz ze

spostowaniem wprowadzonym Rozporządzeniem Komisji (UE) 2016/912 i zmianami wprowadzonymi Rozporządzeniem wykonawczy Komisji (UE) nr 2019/776,

2. dla podsystemu „Energia”:

- Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1301/2014 z dnia 18 listopada 2014 r. w sprawie technicznych specyfikacji interoperacyjności podsystemu „Energia” systemu kolei w Unii (TSI ENE) wraz ze sprostowaniem z dnia 20.01.2015 r. oraz zmianami wprowadzonymi Rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) nr 2018/868, Rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) nr 2019/776 i Rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) nr 2023/1694,
- Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1303/2014 z dnia 18 listopada 2014 r. w sprawie technicznej specyfikacji interoperacyjności w zakresie aspektu „Bezpieczeństwo w tunelach kolejowych” systemu kolei w Unii Europejskiej (TSI SRT), wraz ze sprostowaniem wprowadzonym Rozporządzeniem Komisji (UE) 2016/912 i zmianami wprowadzonymi Rozporządzeniem wykonawczy Komisji (UE) nr 2019/776,

3. dla podsystemu „Sterowanie – urządzenia przytorowe”:

- Rozporządzenie Komisji (UE) nr 2016/919 z dnia 27 maja 2016 r. w sprawie technicznej specyfikacji interoperacyjności w zakresie podsystemów „Sterowanie” systemu kolei w Unii Europejskiej (TSI CCS) wraz ze zmianami wprowadzonymi Rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) nr 2019/776 i Rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) nr 2020/387,
- Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2023/1695 z dnia 10 sierpnia 2023 r. w sprawie technicznej specyfikacji interoperacyjności w zakresie podsystemów „Sterowanie” systemu kolei w Unii Europejskiej (TSI CCS 2023) i uchylające rozporządzenie (UE) 2016/919
- Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1303/2014 z dnia 18 listopada 2014 r. w sprawie technicznej specyfikacji interoperacyjności w zakresie aspektu „Bezpieczeństwo w tunelach kolejowych” systemu kolei w Unii Europejskiej (TSI SRT), wraz ze sprostowaniem wprowadzonym Rozporządzeniem Komisji (UE) 2016/912 i zmianami wprowadzonymi Rozporządzeniem wykonawczy Komisji (UE) nr 2019/776,

4. dla podsystemów „Infrastruktura”, „Energia” i „Sterowanie – urządzenia przytorowe”:

- Lista Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego w sprawie właściwych krajowych specyfikacji technicznych i dokumentów normalizacyjnych, których zastosowanie umożliwia spełnienie zasadniczych wymagań systemu kolei z dnia 14 lutego 2024 r.,
- Lista Prezesa Urzędu Transportu kolejowego w sprawie właściwych krajowych specyfikacji technicznych i dokumentów normalizacyjnych, których zastosowanie umożliwia spełnienie zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności systemu

kolei z dn. 19.01.2017 r. (tylko w zakresie podsystemu Sterowanie – urządzenia przytorowe).

Certyfikacja podsystemów jest prowadzona z uwzględnieniem postanowień Grupy Koordynacyjnej Jednostek Notyfikowanych NB-Rail oraz grupy ds. ERTMS (w przypadku certyfikacji podsystemu Sterowanie - urządzenia przytorowe).

3. Uprawnienia posiadane przez CIT

CIT posiada akredytację Polskiego Centrum Akredytacji nr [AC 164](#) jako jednostka certyfikująca wyroby, a także autoryzację Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego i notyfikację Komisji Europejskiej w zakresie Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/797 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie *interoperacyjności systemu kolei w Unii Europejskiej*, do wykonywania zadań związanych z oceną zgodności podsystemów strukturalnych i wpisana do wykazu jednostek notyfikowanych pod numerem identyfikacyjnym [2365](#).

Jednostka CIT została również wyznaczona przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego do przeprowadzania ocen zgodności podsystemów strukturalnych z wymaganiami krajowymi.

4. Tryb certyfikacji prowadzonej przez jednostkę CIT

CIT udostępnia na życzenie następujące dokumenty:

- niniejszy Informator dla Klienta,
- program certyfikacji: *PrC01_SG Program certyfikacji podsystemu wg modułu SG*, który zawiera informacje na temat procedur oceny, zasad i procedur udzielania, utrzymywania, rozszerzania lub ograniczania zakresu certyfikacji oraz zawieszania, cofania lub odmowy certyfikacji,
- formularz wniosku (*FR_CR_01 Wniosek o ocenę*) o przeprowadzenie weryfikacji WE podsystemu zgodnie z modułem SG,
- formularz *Umowy o certyfikację* wraz z załącznikami, zawierający opis praw i obowiązków wnioskujących i klientów, w tym wymagania, restrykcje i ograniczenia w wykorzystywaniu oraz sposobach powoływania się na przyznany certyfikat (dotyczy Certyfikatu [WE]¹ weryfikacji i Pośredniego potwierdzenia weryfikacji).

W przypadku wystąpienia wątpliwości lub problemów z dostępnością ww. dokumentów, Wnioskodawca, zainteresowany uzyskaniem certyfikatu w CIT, może uzyskać wszelkie niezbędne wyjaśnienia i dokumenty, po uprzednim zgłoszeniu takiej potrzeby, telefonicznie bądź na piśmie do CIT.

CIT zobowiązuje się do przekazywania na życzenie Wnioskodawcy wszelkich niezbędnych wyjaśnień odnoszących się do sposobu przeprowadzania procesu certyfikacji, stosowania

¹ skrót „WE” ma zastosowanie wyłącznie do certyfikatów wydawanych przez jednostki notyfikowane, z uwzględnieniem certyfikatów obejmujących zadania zarówno jednostek notyfikowanych, jak i jednostek wyznaczonych, gdy jest to ten sam podmiot. Skrót „WE” jest pomijany w przypadku certyfikatów wydawanych przez CIT jako jednostka wyznaczona.

norm lub innych dokumentów normatywnych, w odniesieniu do których wnioskowany podsystem poddawany jest ocenie.

Składając wniosek o ocenę (każde zapytanie o ocenę) Wnioskodawca winien zapewnić, że:

- spełni wymagania związane z przeprowadzeniem weryfikacji WE podsystemu (określone w programie certyfikacji *PrC01_SG Program certyfikacji podsystemu wg modułu SG*),
- dostarczy wszelkie niezbędne informacje na żądanie jednostki notyfikowanej / wyznaczonej,
- dołączona do wniosku dokumentacja jest adekwatna dla ocenianego podsystemu i aktualna,
- poczyni wszelkie niezbędne przygotowania do przeprowadzenia oceny.

Opis procesu certyfikacji podsystemu według modułu SG, obowiązki Wnioskodawcy oraz odwołanie do wymagań, jakie powinien spełnić podsystem zostały zawarte w programie certyfikacji *PrC01_SG Program certyfikacji podsystemu wg modułu SG*. Program ten określa także zasady postępowania się wydanymi dokumentami certyfikacyjnymi oraz przypadki wymagające ponownej oceny podsystemu i konsekwencje tej oceny. Dokumentacja techniczna, którą należy przekazać jednostce do oceny wskazana została w Decyzji Komisji 2010/713/UE z dnia 9 listopada 2010 r. oraz załączniku IV pkt. 2.4 Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/797 z dnia 11 maja 2016 r.

Rodzaje dokumentów przekazywanych przez Wnioskodawcę wskazywane są każdorazowo, w zależności od etapów i zakresu prowadzonej oceny.

5. Poufność informacji i bezstronność

Certyfikacja Infrastruktury Transportu Sp. z o.o., działając zgodnie z mającymi zastosowanie wymaganiami, deklaruje zachowanie poufności odnośnie wszelkich informacji udostępnionych w trakcie postępowania związanego z certyfikacją.

W CIT określono odpowiednie i zgodne z obowiązującym prawem ustalenia, dotyczące ochrony informacji uzyskiwanych podczas działań związanych z certyfikacją.

Odpowiednie zapisy w umowach pracowników, podpisane przez nich zobowiązania do zachowania poufności i bezstronności oraz zasady gromadzenia i przechowywania zapisów dotyczących procesu certyfikacji, zapewniają poufność wszelkich informacji uzyskanych w procesie certyfikacji. Oznacza to także, iż informacje uzyskane w trakcie procesu certyfikacji nie są udostępniane osobom trzecim.

W przypadku korzystania z usług zewnętrznych przy zawieraniu umów ze zleceniobiorcami lub podwykonawcami zobowiązują się oni, poprzez odpowiednie zapisy w treści tych umów, do przestrzegania zasad poufności i bezstronności.

Wszelkie informacje dotyczące certyfikowanego podsystemu nie są udostępniane osobom trzecim bez zgody Wnioskodawcy, z wyłączeniem informacji, które jednostka certyfikująca

zobowiązana jest publikować lub udostępniać na żądanie uprawnionych organów. Jeśli prawo wymaga ujawnienia stronie trzeciej jakichkolwiek informacji, to odpowiedni podmiot zostanie powiadomiony o treści ujawnionej informacji, w zakresie dopuszczonym przez prawo.

Jednostka CIT jest niezależną jednostką, zapewniającą pełną bezstronność i obiektywizm realizowanych działań. Wszystkie działania podejmowane przez CIT realizowane są w taki sposób, aby nie zagrażało to bezstronności przeprowadzanych procesów certyfikacji. Cały personel jednostki działa w sposób bezstronny i nie powodujący konfliktu interesów. Zagrożenia dla bezstronności są na bieżąco identyfikowane i eliminowane lub minimalizowane na zasadach określonych w wewnętrznych procedurach jednostki. Ogólne zasady i sposoby dotyczące zapewnienia bezstronności względem wszelkich działań podejmowanych w procesach certyfikacji określa Polityka bezstronności.

Bezstronność certyfikacji zapewnia także mechanizm chroniący bezstronność w postaci Komitetu Chroniącego Bezstronność. Komitet jest organem niezależnym, którego skład zapewnia równowagę stron istotnie zainteresowanych.

6. Skargi i odwołania

Wnioskodawcom przysługuje prawo składania odwołań od decyzji certyfikacyjnych podejmowanych przez jednostkę. Odwołanie od decyzji Wnioskodawca może złożyć w terminie do 14 dni od daty jej doręczenia. W przypadku zastrzeżeń do dokumentów certyfikacyjnych lub jakości wykonanej usługi certyfikacyjnej, Wnioskodawca lub inne strony zainteresowane działalnością jednostki, może zgłosić do CIT skargę.

Wszystkie powyższe zgłoszenia (skargi, odwołania) są rejestrowane i obsługiwane na zasadach określonych w wewnętrznych procedurach jednostki.

Skargi i odwołania można wносить drogą pisemną (listownie bądź mailem) na adres wskazany w pkt. 10 niniejszego dokumentu. Wszystkie wpływające do jednostki odwołania / skargi są przedmiotem postępowania wyjaśniającego (za wyjątkiem zgłoszeń anonimowych). Przyjęcie odwołania / skargi jest potwierdzane zgłaszającemu pisemnie (listownie bądź mailem). Odwołanie / skarga jest rozpatrywana w ciągu 30 dni (od daty wpłynięcia do CIT). Jeżeli charakter odwołania / skargi na to pozwala, odpowiedź udzielana jest bezzwłocznie, natomiast jeżeli ostateczna odpowiedź nie może być udzielona w tym terminie (ze względu na skomplikowanie sprawy), w ciągu 30 dni od daty wpłynięcia skargi / odwołania udzielana jest odpowiedź informująca o podjętych działaniach i określany jest kolejny termin przestania pełnej odpowiedzi. Odpowiedź na odwołanie / skargę jest udzielana zainteresowanemu pisemnie.

Po przeanalizowaniu wszelkich informacji związanych z daną sprawą (zapisów z procesów certyfikacji, przepisów prawnych, zasad wewnętrznych jednostki, przyjętych zasad technicznych) oraz zasięgnięciu opinii personelu jednostki i Komitetu działającego w strukturach jednostki (o ile ma to zastosowanie), Prezes Zarządu podejmuje decyzję o akceptacji lub odrzuceniu zgłoszenia.

Osoba lub podmiot przekazujący zgłoszenie (skargę, odwołanie) informowany jest pisemnie o wyniku rozpatrzenia zgłoszenia, w tym, w przypadku akceptacji zgłoszenia, o następnych krokach, jakie powinny zostać podjęte i terminach ich realizacji (jeśli ma zastosowanie), a w przypadku odrzucenia zgłoszenia przekazywane są wszelkie wyjaśnienia i argumenty wyjaśniające tę decyzję.

W przypadku akceptacji odwołania zostają podjęte odpowiednie działania zmieniające wydaną decyzję oraz działania korygujące zmierzające do wyeliminowania przyczyn błędów i niezgodności.

Działania dotyczące danego zgłoszenia, w szczególności w przypadku odrzucenia zgłoszenia, podejmowane będą zgodnie z przepisami obowiązującego prawa.

Każdy klient ma możliwość składania skarg na działania jednostki do Polskiego Centrum Akredytacji (PCA) lub dochodzenia swoich roszczeń cywilno-prawnych na drodze sądowej, zgodnie z ogólnie obowiązującymi przepisami prawa.

7. Opłaty w procesie certyfikacji

Głównymi źródłami finansowania działalności jednostki są opłaty wnoszone przez Wnioskodawców za przeprowadzone procesy certyfikacji, dochody z pozostałej działalności prowadzonej przez CIT oraz wpłaty udziałowców. Jednostka nie otrzymuje zewnętrznego wsparcia finansowego dla prowadzonej przez siebie działalności.

Wysokości opłat ponoszonych przez Wnioskodawców związanych z przeprowadzeniem procesu certyfikacji są określane na podstawie:

- zakresu oceny, pracochłonności,
- wielkości podsystemu objętego oceną.

Każdy podmiot zainteresowany przeprowadzeniem certyfikacji przez CIT, przed złożeniem wniosku o ocenę, m.in. na potrzeby składania ofert w postępowaniach przetargowych, może zwrócić się do CIT o wstępne oszacowanie ceny za przeprowadzenie certyfikacji. Oszacowanie jest przeprowadzane na podstawie danych udostępnionych (lub wskazanych) przez Wnioskodawcę. Wysokość ceny na tym etapie nie podlega negocjacjom oraz nie jest związana w żaden sposób z podmiotem, który zwraca się o oszacowanie.

Na wysokość ceny mają wpływ przede wszystkim:

a) w przypadku podsystemu „Infrastruktura”:

- łączna długość torów kolejowych podlegających budowie, modernizacji lub odnowieniu,
- liczba peronów / krawędzi peronowych podlegających budowie, modernizacji lub odnowieniu,
- ilość budynków dworcowych podlegających budowie, modernizacji lub odnowieniu,
- liczba tuneli podlegających budowie, modernizacji lub odnowieniu.

b) w przypadku podsystemu „Energia”:

- rodzaj systemu zasilania trakcji elektrycznej,
- liczba typów sieci trakcyjnej objętych robotami,
- łączna długość sieci trakcyjnej podlegająca budowie, modernizacji lub odnowieniu,
- liczba podstacji trakcyjnych i kabin sekcyjnych zlokalizowanych w strefie objętej robotami
- liczba tuneli podlegających budowie, modernizacji lub odnowieniu.

c) w przypadku podsystemu „Sterowanie – urządzenia przytorowe”:

- liczba LCS i RBC,
- liczba przejazdów kolejowych i przejść dla pieszych, wyposażonych w urządzenia srk,
- liczba stacyjnych urządzeń sterowania ruchem kolejowym,
- liczba urządzeń sterowania rozrządem, w tym hamulca torowego,
- liczba urządzeń blokady liniowej,
- liczba urządzeń do wykrywania stanów awaryjnych pojazdów kolejowych podczas biegu pociągu oraz nieprawidłowości załadunku wagonów,
- liczba urządzeń kontroli niezajętości torów i rozjazdów, obwodów torowych, liczników osi,
- liczba urządzeń do przestawiania i kontrolowania ruchomych elementów rozjazdu kolejowego,
- liczba sygnalizatorów kolejowych,
- liczba urządzeń łączności bezprzewodowej, w tym pociągowej, manewrowej, drogowej i utrzymania,
- liczba urządzeń łączności przewodowej, w tym zapowiadawczej i strażnicowej,
- liczba rejestratorów rozmów związanych z prowadzeniem ruchu kolejowego,
- liczba urządzeń oddziaływania tor – pojazd (elektromagnesy SHP, balisy),
- liczba systemów TVU, służących do prowadzenia ruchu pociągów,
- liczba urządzeń kontroli prowadzenia pociągu,
- scenariusze testów operacyjnych (w przypadku systemu ERTMS).

Ostateczna wysokość wynagrodzenia CIT, uzgodniona pomiędzy jednostką a Wnioskodawcą, jest wskazana w Umowie o certyfikację.

Wszelkie dodatkowe prace, nieprzewidziane w umowie, wysokości kar umownych, koszty wynikające z konieczności przeprowadzenia dodatkowych kontroli, sprawdzeń i pomiarów, itp. są określane w umowie o certyfikację oraz każdorazowo uzgadniane z Wnioskodawcą.

8. Odpowiedzialność za certyfikowany wyrób

Uzyskanie dokumentów certyfikacyjnych nie zwalnia ich posiadacza z odpowiedzialności za podsystem oraz skutki wynikające z jego niewłaściwego użytkowania lub utrzymania.

9. Warunki ubezpieczenia

Certyfikacja Infrastruktury Transportu Sp. z o.o. zgodnie z wymaganiami dyrektywy 2016/797 oraz ustawy o transporcie kolejowym, posiada ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej związanej z prowadzoną przez nią działalnością certyfikacyjną.

Zakres i wysokość ochrony ubezpieczeniowej jest adekwatna do działalności certyfikacyjnej prowadzonej przez jednostkę Certyfikacja Infrastruktury Transportu Sp. z o.o. Ochrona obejmuje w szczególności ryzyka dotyczące wad przeprowadzonej oceny.

10. Informacje dodatkowe

CIT Sp. z o.o. zastrzega sobie prawo do aktualizowania informacji zawartych w niniejszym informatorze.

Informacje dodatkowe związane z działalnością certyfikacyjną można uzyskać bezpośrednio w siedzibie CIT lub poprzez kontakt telefoniczny, listowny, bądź mailowy.

Dane teleadresowe:

Certyfikacja Infrastruktury Transportu Sp. z o.o.

Pl. Solny 16, 50-062 Wrocław,

tel. +48 71 718 40 10

e-mail: cit@ceintr.pl