

**Uchwała Nr 208<sup>1</sup>/2023**  
**Zarządu „Koleje Małopolskie” spółka z ograniczoną odpowiedzialnością**  
**z siedzibą w Krakowie**  
**z dnia 7 grudnia 2023 r.**

w sprawie uchylenia obowiązującej instrukcji „MK-1 Instrukcja o utrzymaniu pojazdów kolejowych” Kraków 2022 r. przyjętej Uchwałą Nr 137/2022 Zarządu Spółki „Koleje Małopolskie” spółka z ograniczoną odpowiedzialnością z dnia 14 października 2022 r. oraz wprowadzenia nowej instrukcji o nazwie „MK-1 Instrukcja o utrzymaniu pojazdów kolejowych”

Zarząd Spółki „Koleje Małopolskie” spółka z ograniczoną odpowiedzialnością, działając na podstawie art. 208 § 2 ustawy z dnia 15 września 2000 roku Kodeks spółek handlowych (t.j. Dz. U. z 2022 roku, poz. 1467 z późn.zm.), § 31 ust. 3 Aktu założycielskiego Spółki, § 7 ust. 17 Regulaminu Zarządu Spółki „Koleje Małopolskie” spółka z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w Krakowie, postanawia:

**§ 1**

1. Uchylić obowiązującą w Spółce instrukcję „Instrukcja o utrzymaniu pojazdów kolejowych MK-1” przyjętą uchwałą Zarządu nr 137/2022 z dnia 14 października 2022 r. oraz wprowadzić nową instrukcję „MK-1 Instrukcja o utrzymaniu pojazdów kolejowych”, Kraków 2023 r.
2. „MK-1 Instrukcja o utrzymaniu pojazdów kolejowych”, Kraków 2023 r. stanowi załącznik nr 1 do niniejszej uchwały.

**§ 2**

Realizację Uchwały oraz przekazanie do wiadomości pracowników w sposób przyjęty w Spółce powierza się Departamentowi Utrzymania Taboru.

**§ 3**

Uchwała wchodzi w życie z dniem 21 grudnia 2023 r.

PREZES ZARZĄDU

Tomasz Warchol

.....  
podpis

Prezesa Zarządu

**TAJEMNICA PRZEDSIĘBIORSTWA**  
**„Koleje Małopolskie” sp. z o.o.**

Egz. nr ..... 1 .....

Liczba stron dokumentu ..... 46 .....

Ilość załączników ..... 12 .....

Załącznik do Uchwały Nr ..... 208<sup>1</sup>/2023 .....

Zarządu Spółki „Koleje Małopolskie” sp. z o.o.

z dnia ..... 7.12.2023 ..... roku



**MK-1**

# **INSTRUKCJA**

**o utrzymaniu pojazdów kolejowych**

PREZES ZARZĄDU  
*Tomasz Warchoł*  
Tomasz Warchoł

**Kraków, 2023 r.**

**Obowiązuje od 21 grudnia 2023 r.**

**STRONA CELOWO POZOSTAWIONA PUSTA**

	<p>„Koleje Małopolskie” sp. z o.o. ul. Wodna 2, 30-556 Kraków <a href="mailto:sekretariat@kolejemalopolskie.com.pl">sekretariat@kolejemalopolskie.com.pl</a>, <a href="http://www.kolejemalopolskie.com.pl">www.kolejemalopolskie.com.pl</a>, tel.: +48 12 307 17 14</p>
<p>Data przyjęcia: <u>7.12.2023 r.</u></p>	<p>Uchwała nr: <u>208<sup>L</sup> / 2023</u></p>
<p style="text-align: center;">Komórka organizacyjna odpowiedzialna za dokument: <b>Departament Utrzymania Taboru</b></p>	
<p>Sporządził: Karol Rytlewski Mariusz Sowiński</p>	<p>Podpis „Koleje Małopolskie” sp. z o.o. Departament Utrzymania Taboru Karol Rytlewski Dyrektor Mariusz Sowiński Z-ca Dyrektora</p>
<p>Sprawdził: Karol Rytlewski</p>	<p>Podpis „Koleje Małopolskie” sp. z o.o. Departament Utrzymania Taboru Karol Rytlewski Dyrektor</p>
<p>Przyjął: Zarząd Spółki „Koleje Małopolskie” sp. z o.o.</p>	<p>Podpis PREZES ZARZĄDU Tomasz Warchoł</p>

**SPIS TREŚCI**

<b>Podstawa prawna .....</b>	<b>6</b>
<b>WYKAZ stanowisk, na których zatrudnieni pracownicy otrzymują instrukcję do zapoznania i użytku wewnętrznego w Spółce „Koleje Małopolskie” sp. z o.o.....</b>	<b>7</b>
<b>WYKAZ ZMIAN.....</b>	<b>8</b>
<b>ROZDZIAŁ I POSTANOWIENIA OGÓLNE.....</b>	<b>9</b>
§ 1 Przedmiot instrukcji .....	9
§ 2 Zakres obowiązywania instrukcji.....	9
<b>ROZDZIAŁ II POJĘCIA PODSTAWOWE .....</b>	<b>9</b>
§ 3 Określenia ogólne użyte w niniejszej instrukcji .....	9
§ 4 Budowa Elektrycznych Zespołów Trakcyjnych.....	12
§ 5 Utrzymanie Elektrycznych Zespołów Trakcyjnych.....	12
<b>ROZDZIAŁ III WYMAGANIA FORMALNE DLA POJAZDÓW TRAKCYJNYCH .....</b>	<b>15</b>
§ 6 Rejestracja i znakowanie pojazdów trakcyjnych .....	15
§ 7 Świadectwo dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdu kolejowego / zezwolenie na wprowadzenie pojazdu do obrotu / zezwolenie dla typu pojazdu .....	15
§ 8 Warunki eksploatacji pojazdu kolejowego.....	16
§ 9 Wyłączenie EZT z eksploatacji .....	17
§ 10 Dopuszczenie do użytkowania.....	18
§ 11 Przywrócenie do eksploatacji.....	19
<b>ROZDZIAŁ IV ZASADY I WYMAGANIA ZWIĄZANE Z UTRZYMANIEM POJAZDÓW.....</b>	<b>20</b>
§ 12 Postanowienia ogólne .....	20
§ 13 Dokumentacja techniczna związana z utrzymaniem pojazdów .....	21
§ 14 Planowanie i wykonywanie przeglądów .....	22
§ 15 Planowanie i wykonywanie napraw okresowych .....	22
§ 16 Gwarancja jakości napraw .....	23
§ 17 Kwalifikacja pojazdów do naprawy bieżącej „B”. Wykonanie naprawy bieżącej .....	23
§ 18 Kwalifikacja pojazdów do naprawy awaryjnej „Aw”. Wykonanie naprawy awaryjnej .....	24
§ 19 Przesyłanie pojazdów do miejsca wykonania poziomu utrzymania, naprawy bieżącej lub awaryjnej .....	25
§ 20 Kontrola stanu technicznego pojazdów w trakcie eksploatacji .....	26
§ 21 Zasady postępowania z pojazdami uszkodzonymi w trakcie eksploatacji .....	26
§ 22 Dokumenty związane z utrzymaniem pojazdów.....	27
§ 23 Rejestracja czynności związanych z utrzymaniem pojazdów oraz ewidencja uszkodzeń i awarii .....	28
<b>ROZDZIAŁ V KONTROLA I ODBIÓR CZYNNOŚCI UTRZYMANIOWYCH.....</b>	<b>29</b>
§ 24 Kontrola i odbiór pojazdów po przeglądach, naprawach bieżących i awaryjnych .....	29
§ 25 Kontrola i odbiór pojazdów po naprawach okresowych i awaryjnych wykonywanych przez zewnętrzne podmioty gospodarcze.....	30
<b>ROZDZIAŁ VI WPROWADZANIE NOWYCH ROZWIĄZAŃ KONSTRUKCYJNYCH I MATERIAŁÓW.....</b>	<b>31</b>
§ 26 Ogólne zasady wprowadzania w pojazdach nowych rozwiązań konstrukcyjnych i materiałów.....	31

<b>ROZDZIAŁ VII SKREŚLENIE POJAZDU Z REJESTRU POJAZDÓW KOLEJOWYCH.....</b>	<b>31</b>
§ 27 Kwalifikacja pojazdu do skreślenia z rejestru pojazdów kolejowych Spółki .....	31
§ 28 Zasady techniczne postępowania z częściami odzyskanymi podczas fizycznej likwidacji pojazdu .....	32
<b>ROZDZIAŁ VIII ZAŁĄCZNIKI.....</b>	<b>32</b>
Załącznik nr 1. Wykaz zewnętrznych podmiotów gospodarczych wykonujących prace w zakresie utrzymania pojazdów trakcyjnych .....	33
Załącznik nr 2. Wykaz dokumentacji systemu utrzymania DSU pojazdów trakcyjnych .....	34
Załącznik nr 3. Zaświadczenie o przywróceniu do eksploatacji.....	35
Załącznik nr 4. Protokół komisyjnych oględzin pojazdu trakcyjnego kierowanego do naprawy okresowej z poziomu utrzymania .....	36
Załącznik nr 5. Protokół zdawczo – odbiorczy przekazania pojazdu do naprawy.....	38
Załącznik nr 6. Protokół oceny stanu technicznego pojazdu trakcyjnego kwalifikowanego do naprawy awaryjnej.....	39
Załącznik nr 7. Orzeczenie techniczne w sprawie dopuszczenia do przewozu pojazdu trakcyjnego w stanie czynnym / nieczynnym .....	41
Załącznik nr 8. Orzeczenie techniczne na okoliczność opóźnienia lub odwołania pociągu z powodu uszkodzenia pojazdu .....	42
Załącznik nr 9. Protokół oceny stanu technicznego pojazdu trakcyjnego kwalifikowanego do skreślenia z rejestru pojazdów kolejowych .....	44
Załącznik nr 10. Książka elektrycznego pojazdu trakcyjnego.....	47
Załącznik nr 11. Książka pokładowa pojazdu .....	70
Załącznik nr 12. Druk reklamacji.....	76

## **Podstawa prawna**

Instrukcję opracowano z uwzględnieniem następujących aktów prawnych:

1. Aktualnie obowiązująca ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym,
2. Aktualnie obowiązująca ustawa z dnia 21 grudnia 2000 r. o dozorze technicznym,
3. Aktualnie obowiązujące rozporządzenie właściwego ministra w sprawie ogólnych warunków technicznych eksploatacji pojazdów kolejowych,
4. Aktualnie obowiązujące rozporządzenie właściwego ministra w sprawie krajowego rejestru pojazdów kolejowych,
5. Aktualnie obowiązujące rozporządzenie właściwego ministra w sprawie dopuszczenia do eksploatacji określonych rodzajów budowli, urządzeń i pojazdów kolejowych,
6. Aktualnie obowiązujące akty prawne w sprawie świadectw sprawności technicznej pojazdów kolejowych i przywracania pojazdów do eksploatacji,
7. Aktualnie obowiązujące rozporządzenie właściwego ministra w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji,
8. Aktualnie obowiązujące rozporządzenie właściwego ministra w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów na liniach kolejowych,
9. Aktualnie obowiązujące rozporządzenie właściwego ministra w sprawie dokumentów, które powinny znajdować się w pojeździe kolejowym,
10. Aktualnie obowiązujące rozporządzenie właściwego ministra w sprawie systemu zarządzania bezpieczeństwem w transporcie kolejowym,
11. Aktualnie obowiązujące rozporządzenie właściwego ministra w sprawie sposobu prowadzenia rejestru oraz sposobu oznakowania pojazdów kolejowych,

**Regulacje wewnętrzne spełniają wymagania określone w aktualnej ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa ruchu kolejowego.**

## WYKAZ

### stanowisk, na których zatrudnieni pracownicy otrzymują instrukcję do zapoznania i użytku wewnętrznego w Spółce „Koleje Małopolskie” sp. z o.o.

1. Zarząd „Koleje Małopolskie” spółka z o.o.,
2. Dyrektorzy Departamentów Spółki,
3. Pełnomocnik Zarządu ds. Systemów,
4. Pełnomocnik Zarządu ds. Zarządzania Bezpieczeństwem,
5. Kierownik Ośrodka Szkolenia Zawodowego,
6. Naczelnik Oddziału Przewozów,
7. Naczelnik dyspozytury i Dyspozytorzy,
8. Maszynista instruktor koordynator
9. Maszyniści instruktorzy,
10. Maszyniści,
11. Instruktor rewident taboru,
12. Rewidenci taboru,
13. Serwisanci taboru,
14. Operatorzy maszyn,
15. Mistrz,
16. Inspektorzy bhp i p.poż.,
17. Kontroler ds. ruchu kolejowego,
18. Członkowie Komisji kolejowej w Spółce.





## ROZDZIAŁ I POSTANOWIENIA OGÓLNE

### § 1 Przedmiot instrukcji

1. Instrukcja o utrzymaniu pojazdów kolejowych zwana dalej instrukcją określa warunki techniczne, podstawowe pojęcia oraz zasady i wymagania związane z utrzymaniem pojazdów kolejowych, których dysponentem jest Spółka „Koleje Małopolskie” sp. z o.o. zwana dalej Spółką.
2. Instrukcja definiuje i omawia wzory dokumentów stosowanych w procesie utrzymania pojazdów kolejowych.

### § 2 Zakres obowiązywania instrukcji

1. Instrukcja obowiązuje komórki organizacyjne Spółki, a także powinna być stosowana przez zewnętrzne podmioty gospodarcze, które w zakresie zawartych umów ze Spółką utrzymują, naprawiają pojazdy trakcyjne oraz ich zespoły, podzespoły, elementy i części.
2. Departament Utrzymania Taboru zobowiązany jest do przekazania niniejszej instrukcji podmiotom zewnętrznym, które w zakresie zawartych umów ze Spółką utrzymują, naprawiają pojazdy trakcyjne oraz ich zespoły, podzespoły, elementy i części, a także do podmiotów opracowujących dokumentację techniczną wykorzystywaną w procesie utrzymania Elektrycznych Zespołów Trakcyjnych, będących w dyspozycji Spółki, w zakresie zawartych umów ze Spółką lub innych przyjętych ustaleń.

## ROZDZIAŁ II POJĘCIA PODSTAWOWE

### § 3 Określenia ogólne użyte w niniejszej instrukcji

1. **Pojazd kolejowy** - pojazd dostosowany do poruszania się na własnych kołach po torach kolejowych, napędzany w inny sposób niż siłą ludzkich mięśni lub bez napędu.
2. **Pojazd trakcyjny** – pojazd kolejowy z napędem własnym.
3. **Elektryczny Zespół Trakcyjny** – pojazd kolejowy z własnym napędem, którego dysponentem jest Spółka, zwanym w dalszej treści "EZT".
4. **Ilostan rozporządzalny** – ilostan pojazdów stanowiący środki trwałe Spółki oraz będące w dyspozycji Spółki, dla których Spółka jest właścicielem lub uzyskała prawo do dysponowania nimi w drodze leasingu, dzierżawy, najmu, użyczenia itp., oraz jest odpowiedzialna za ich utrzymanie.
5. **Spółka** – „Koleje Małopolskie” sp. z o.o.
6. **Utrzymanie eksploatacyjne pojazdów**, zwane dalej utrzymaniem – całokształt działań organizacyjno-technicznych, których celem jest zapewnienie bezpiecznego i ekonomicznego użytkowania pojazdów w ramach obowiązującej organizacji pracy trakcyjnej, obowiązującego planu utrzymania oraz poziomów utrzymania; na utrzymanie składają się: zdefiniowane w DSU poziomy utrzymania oraz naprawy.
7. **Dokumentacja procesu utrzymania pojazdów** – zespół regulacji wewnętrznych i zasad obowiązujących w Spółce oraz zbiór dokumentacji związanej z konstrukcją, badaniami, eksploatacją i utrzymaniem pojazdów kolejowych.

8. **Dokumentacja techniczna pojazdu trakcyjnego** – ogół dokumentów związanych z pojazdem zawierające m.in.:
  - a) dokumentację techniczno - ruchową (DTR),
  - b) dokumentację warunków technicznego wykonania i odbioru (WTWiO),
  - c) dokumentacja systemu utrzymania (DSU),
  - d) katalog części.
9. **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 i z aktualną DSU dla danego typu/serii pojazdu.
10. **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.
11. **Plan utrzymania** – plan przedsięwzięć zamierzeń definiujących:
  - a) poziomy utrzymania pojazdów,
  - b) zakres oraz częstotliwość prac i czynności związanych z utrzymaniem zapobiegawczym w celu ograniczenia prawdopodobieństwa wystąpienia uszkodzenia lub pogorszenia funkcjonowania pojazdów,
  - c) zakres prac i czynności związanych z naprawą po stwierdzeniu niezdolności pojazdu kolejowego lub jego części składowych do korzystania zgodnie z przeznaczeniem,
  - d) wykaz i sposób wykonywania warunkowych czynności utrzymania zapobiegawczego i naprawczego pojazdów,
  - e) czynności wynikające ze szczególnych warunków utrzymania.
12. **Dokumentacja systemu utrzymania (DSU)** – zbiór informacji i danych niezbędnych do zarządzania utrzymaniem i utrzymania określonego typu pojazdu zestawionych w jednym opracowaniu, obejmującym:
  - a) opis funkcjonalny pojazdu z podziałem na jego elementy składowe,
  - b) opis czynności przeglądowych i naprawczych,
  - c) zestawienie parametrów mierzonych w procesie przeglądu i naprawy oraz opis metod pomiarów,
  - d) wzory kart pomiarowych z wykazem wartości konstrukcyjnych, po naprawczych i kresowych parametrów dla zespołów, podzespołów i części pojazdu,
  - e) wykaz urządzeń i narzędzi specjalistycznych,
  - f) wykaz testów wykonywanych w trakcie utrzymania,
  - g) wymagania dotyczące kwalifikacji pracowników oraz wymagania szczególnie w zakresie czynności spawania i badań nieniszczących,
  - h) ograniczenia związane z bezpieczeństwem i interoperacyjnością dla zespołów, podzespołów lub części istotnych dla bezpieczeństwa określające limity, których nie można przekroczyć w czasie eksploatacji, łącznie z eksploatacją w trybie awaryjnym,
  - i) wykaz zespołów, podzespołów i części objętych dozorem technicznym.
13. **Dokumentacja czynności związanych z utrzymaniem pojazdu trakcyjnego** – zbiór informacji związanych z procesem utrzymania pojazdu, przygotowywanych i przechowywanych w wersji papierowej lub elektronicznej obejmujący:

- a) rejestr czynności wykonanych przy utrzymaniu pojazdu kolejowego,
  - b) ewidencję uszkodzeń oraz usterek,
  - c) dane o przebiegu, okresie eksploatacji pojazdu kolejowego.
14. **Prezes Urzędu Transportu Kolejowego (UTK)** – centralny organ administracji rządowej, właściwy w sprawach:
- a) regulacji transportu kolejowego,
  - b) licencjonowania transportu kolejowego,
  - c) nadzoru technicznego nad eksploatacją i utrzymaniem infrastruktury kolejowej oraz pojazdów kolejowych,
  - d) bezpieczeństwa ruchu kolejowego,
  - e) licencji i świadectw maszynistów,
  - f) interoperacyjności i spójności technicznej transportu kolejowego.
15. **Transportowy Dozór Techniczny (TDT)** – jednostka państwowa powołana dla sprawowania dozoru technicznego urządzeń w zakresie określonym w ustawie o dozorcze technicznym,
16. **Świadectwo dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdu kolejowego** – dokument uprawniający do eksploatacji danego typu pojazdu.
17. **Świadectwo sprawności technicznej pojazdu kolejowego** – dokument potwierdzający, że pojazd kolejowy jest sprawny technicznie. *Świadectwa sprawności technicznej wydane dla EZT na podstawie Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 15 lutego 2005 r. w sprawie świadectw sprawności technicznej pojazdów kolejowych zachowują swoją ważność na warunkach, na jakich zostały wydane.*
18. **Osoba upoważniona** – jest to osoba uprawniona, wyznaczona pisemnie do wykonywania określonych w upoważnieniu czynności.
19. **Zezwolenie dla typu pojazdu** – oznacza decyzję wydaną przez podmiot udzielający zezwolenia w oparciu o wystarczającą pewność, że wnioskodawca i podmioty zaangażowane w projektowanie, produkcję, weryfikację i zatwierdzenie typu pojazdu wypełnili stosowne obowiązki i zobowiązania w celu zapewnienia zgodności z zasadniczymi wymaganiami określonymi w mającym zastosowanie ustawodawstwie, umożliwiając wprowadzenie pojazdu wyprodukowanego zgodnie z dopuszczonym projektem do obrotu i zapewniając, że typ pojazdu może być bezpiecznie użytkowany w obszarze użytkowania zgodnie z warunkami użytkowania pojazdu i, w stosownych przypadkach, innymi ograniczeniami określonymi w zezwoleniu dla typu pojazdu i mającymi zastosowanie do wszystkich pojazdów, na które udzielono zezwolenia dla pojazdu zgodnego z tym typem.
20. **Zezwolenie na wprowadzenie pojazdu do obrotu** – oznacza decyzję wydaną przez podmiot udzielający zezwolenia w oparciu o wystarczającą pewność, że wnioskodawca i podmioty zaangażowane w projektowanie, produkcję, weryfikację i zatwierdzenie pojazdu wypełnili stosowne obowiązki i zobowiązania w celu zapewnienia zgodności z zasadniczymi wymaganiami określonymi w mającym zastosowanie ustawodawstwie lub zapewnienia zgodności z dopuszczonym typem pojazdu, umożliwiając wprowadzenie pojazdu do obrotu i zapewniając, że pojazd może być bezpiecznie użytkowany w obszarze użytkowania zgodnie z warunkami użytkowania i, w stosownych przypadkach, innymi ograniczeniami określonymi w zezwoleniu dla pojazdu i zezwoleniu dla typu pojazdu.

## § 4 Budowa Elektrycznych Zespołów Trakcyjnych

1. **EZT** składa się z:
  - a) zespołów,
  - b) podzespołów,
  - c) elementów (części), które mogą być łączone w układy lub obwody,
2. **Obwód** – szereg połączonych ze sobą zespołów, podzespołów i elementów tworzących odpowiednią drogę dla prądu elektrycznego, cieczy lub gazu,
3. **Zespół** – dwa lub więcej podzespołów stanowiących funkcjonalnie jedną całość np. wózek,
4. **Podzespół** – grupa elementów tworzących konstrukcyjną całość np. zestaw kołowy.
5. **Układ** – zbiór elementów zależnych od siebie funkcjonalnie, lecz nietworzących odrębnej całości przy montażu np. układ hamulcowy.
6. **Element** – niepodzielny detal wchodzący w skład podzespołu i zespołu, np. oś zestawu, koło monoblokowe, sworzeń itp.

## § 5 Utrzymanie Elektrycznych Zespołów Trakcyjnych

1. **Poziom utrzymania EZT** – zestawienie czynności utrzymaniowych wykonywanych dla danego pojazdu określone zakresem tych prac zgodnie z DSU. Charakterystykę poszczególnych poziomów utrzymania zawierają przepisy prawa powszechnie obowiązującego w sprawie ogólnych warunków technicznych eksploatacji pojazdów, wskazane w podstawie prawnej niniejszej instrukcji. W szczególności:
  - **poziom utrzymania P1** obejmuje czynności sprawdzające lub monitoring dokonywane przed wyjazdem pojazdu na linię, w czasie jazdy lub po zjeździe pojazdu. Niektóre z tych czynności mogą być dokonywane przez pracowników przewoźnika (maszynistę, rewidenta taboru) lub przy użyciu automatycznych urządzeń pokładowych lub przytorowych,
  - **poziom utrzymania P2** obejmuje czynności, które zapobiegają przekroczeniom limitów zużycia, wykonywane na specjalistycznych stanowiskach, w przerwach między kolejną planowaną eksploatacją pojazdu,
  - **poziom utrzymania P3** obejmuje czynności z zakresu utrzymania, które zapobiegają przekroczeniom limitów zużycia, wykonywane na specjalistycznych stanowiskach,
  - **poziom utrzymania P4** obejmuje czynności wykonywane z zakresu utrzymania naprawczego wykonywane w Zakładach Naprawczych posiadających zaplecze techniczne i stanowiska pomiarowe,
  - **poziom utrzymania P5** obejmuje czynności mające na celu podniesienie standardu pojazdu lub jego odnowienie wykonywane w wyspecjalizowanych Zakładach Naprawczych lub u producenta.
2. **Naprawa awaryjna** – naprawa mająca na celu przywrócenie właściwego stanu technicznego pojazdu, utraconego w wyniku awarii.
3. **Naprawa bieżąca** – nieplanowana naprawa pojazdu, związana z usunięciem uszkodzenia powodującego utratę właściwości użytkowych pojazdu, połączona z usunięciem wszystkich stwierdzonych w czasie oględzin usterek oraz z wykonaniem niezbędnych prób i regulacji.
4. **Naprawa gwarancyjna** – naprawa w okresie gwarancyjnym każdego stwierdzonego przypadku uszkodzenia lub nieprawidłowego działania pojazdu, zespołu, podzespołu,

elementu, układu lub obwodu, którego przyczyna nie leży w eksploatacji niezgodnej z przepisami.

5. **Naprawiający** – podmiot zewnętrzny lub jednostka wykonawcza Spółki posiadająca wykwalifikowanych pracowników, zaplecze techniczne oraz warunki organizacyjne, gwarantujące prawidłowe wykonanie poziomów utrzymania lub naprawy pojazdów, ich zespołów podzespołów i elementów, w zakresie czynności określonych w DSU oraz DTR, adekwatnych dla danego poziomu utrzymania.
6. **Wymiana** – zastąpienie uszkodzonego zespołu, podzespołu, elementu, nowym lub zregenerowanym.
7. **Oględziny** – czynności kontrolne mające na celu określenie wzrokowe, dotykowe lub słuchowe stanu technicznego pojazdu, jego obwodu, zespołu, podzespołu, części, elementu.
8. **Pomiar** – czynności kontrolne, mające na celu określenie za pomocą przyrządów pomiarowych rzeczywistych wartości mierzonych parametrów.
9. **Próba działania** – czynności kontrolne, mające na celu stwierdzenie prawidłowości działania zespołów, podzespołów, układów i obwodów zabudowanych w pojeździe.
10. **Sprawdzenie** – ustalenie stanu technicznego pojazdu, jego zespołów, podzespołów, elementów, układu lub obwodu poprzez oględziny, pomiar, próbę działania.
11. **Wymagania techniczne** – warunki oraz kryteria, jakie musi spełniać pojazd, zespół, podzespół, element, układ, obwód dopuszczony do eksploatacji.
12. **Odbiór techniczny** – całość działań, które należy wykonać w celu stwierdzenia zgodności rzeczywistych parametrów, cech konstrukcyjnych, technologicznych, eksploatacyjnych oraz napisów i oznaczeń pojazdu z parametrami cechami i oznaczeniami określonymi w dokumentach stanowiących podstawę do odbioru technicznego.
13. **Uszkodzenie/Usterka** – utrata właściwości użytkowych pojazdu, zespołu, podzespołu, części, elementu uniemożliwiająca lub ograniczająca eksploatację tego pojazdu.
14. **Awaria** – uszkodzenie pojazdu będące wynikiem:
  - a) działania siły wyższej, zdarzeń losowych,\*
  - b) kradzieży lub dewastacji elementów konstrukcji,
  - c) poważnych wypadków, wypadków lub incydentów,
  - d) zatarcia części ruchomych,
  - e) zwarcia (przebicia lub osłabienie izolacji) w maszynach i instalacjach elektrycznych lub elektronicznych,
  - f) rozszczelnienia układu wodnego, pneumatycznego lub olejowego,
  - g) pożaru i zapalenia wyposażenia (instalacji, aparatury, maszyn) pojazdu.

\*Jako okoliczność siły wyższej zdarzenia losowego rozumie się nadzwyczajne, niemożliwe do przewidzenia okoliczności i zdarzenia w szczególności: wojny, niepokoje społeczne, strajki, zamknięcia Zakładów itp., katastrofy, wypadki komunikacyjne, działania siły przyrody: pożary, powodzie, trzęsienia ziemi, epidemie oraz inne kataklizmy i ograniczenia nałożone na mocy czynności prawnych rządu lub innych władz.
15. **Zużycie** – utrata właściwości fizycznych (geometrycznych, mechanicznych, elektrycznych) przez zespół, podzespół, część, element.
16. **Parametr** – wielkość charakterystyczna dla danego materiału, procesu, elementu, podzespołu lub zespołu.
17. **Wymiar konstrukcyjny** – wartość parametru zgodna z dokumentacją konstrukcyjną.

18. **Wymiar naprawczy** – wartość parametru uwzględniająca zużycie, przy której element może być zamontowany do naprawianego pojazdu a pojazd dopuszczony do eksploatacji.
19. **Wymiar kresowy** – wartość parametru, której przekroczenie kwalifikuje dany element do kasacji, do naprawy lub regeneracji; wymiar kresowy w eksploatacji nie może być przekroczony.
20. **Wymiar rzeczywisty** – wartość parametru określona w wyniku wykonanych pomiarów.
21. **Odchyłka konstrukcyjna** – dozwolona różnica między wymiarem rzeczywistym i wymiarem nominalnym określona w dokumentacji konstrukcyjnej.
22. **Odchyłka naprawcza** – dozwolona różnica między wymiarem rzeczywistym i wymiarem nominalnym (konstrukcyjnym) uwzględniająca zużycie eksploatacyjne elementu, z którym może on być zamontowany w pojeździe kolejowym.
23. **Braki w pojeździe** – zespoły, podzespoły, części, elementy konstrukcyjne, elementy wyposażenia, których brakuje w pojeździe w porównaniu do rozwiązań zawartych w dokumentacji konstrukcyjnej danego typu pojazdu.
24. **Zmiany konstrukcyjne** – działania polegające na zastosowaniu rozwiązań konstrukcyjnych innych niż określone w pierwotnej dokumentacji konstrukcyjnej pojazdu.
25. **Cykl poziomu utrzymania** – szereg następujących po sobie, w ustalonej kolejności i po określonym przebiegu lub po określonym czasie czynności ujętych w zakresie poszczególnych poziomów utrzymania zgodnie z DSU.
26. **Przebieg pojazdu** – przebieg mierzony w kilometrach i rejestrowany w urządzeniu zamontowanym w pojeździe (rejestrator parametrów pracy pojazdu).
27. **Przebieg międzyprzeglądowy i międzynaprawczy** – przebieg pojazdu mierzony w kilometrach pomiędzy dwoma kolejno po sobie następującymi planowymi przeglądami lub naprawami.
28. **Okres międzyprzeglądowy i międzynaprawczy** – czas pomiędzy dwoma kolejnymi przeglądami i naprawami pojazdu wyrażony w dniach, miesiącach lub latach.
29. **Resurs międzyobsługowy** – interwał wyrażony w dniach, godzinach lub w przejechanych kilometrach, po wykonaniu, których, zgodnie z obowiązującym systemem utrzymania, należy wykonać właściwe zabiegi i czynności w zakresie odpowiadającym poziomowi utrzymania.
30. **Reklamacja** – zwrócenie się do dostawcy, producenta lub wykonawcy naprawy albo usługi w sprawie ujawnionych usterek, wad, uszkodzeń i braków występujących w pojeździe lub jego zespołach, podzespołach oraz częściach objętych gwarancją, z żądaniem ich usunięcia na własny koszt.
31. **Gwarancja** – odpowiedzialność producenta, naprawiającego lub dostawcy wobec Spółki za bezawaryjną pracę i dobry stan pojazdu, zespołu, podzespołu, części układu lub obwodu przez określony czas, polegająca na zobowiązaniu się do bezpłatnej naprawy poprzez wymianę uszkodzonego zespołu, podzespołu lub części, elementu.
32. **Uszkodzenie gwarancyjne** – każdy stwierdzony w okresie gwarancyjnym przypadek uszkodzenia lub nieprawidłowego działania pojazdu, jego zespołu, podzespołu, elementu, układu lub obwodu, którego przyczyna nie wynika z eksploatacji niezgodnej z przepisami i który podlega reklamacji.
33. **RMS/Raport służbowy** – możliwość bieżącego (on-line) zgłaszania usterek i awarii występujących na danym pojeździe za pomocą aplikacji mobilnej, będącej częścią systemu zarządzania wdrożonego w Spółce i dostarczający wszystkie niezbędne informacje w tym zakresie do wyznaczonych komórek w Spółce.

### **ROZDZIAŁ III**

#### **WYMAGANIA FORMALNE DLA POJAZDÓW TRAKCYJNYCH**

##### **§ 6**

##### **Rejestracja i znakowanie pojazdów trakcyjnych**

1. EZT podlegają obowiązkowi ewidencjonowania w rejestrze pojazdów kolejowych, prowadzonym wg ujednoczonych wzorów określonych w obowiązujących regulacjach prawnych.
2. Numery ewidencyjne pojazdów trakcyjnych nadawane są po uprzednim złożeniu wniosku do europejskiego rejestru pojazdów kolejowych (EVR).
3. EZT muszą być oznakowane zgodnie z normami i zasadami w obowiązujących regulacjach prawnych.
4. Oznakowanie pojazdu stanowi identyfikator pojazdu składający się z odpowiednio uporządkowanych cyfr i znaków, których układ, położenie, format i treść, jak również kolejność i znaczenie oraz zasady kodowania określone są w obowiązujących regulacjach prawnych.
5. Identyfikator EZT składa się z cyfr i znaków, które określają:
  - a) numer inwentarzowy pojazdu,
  - b) identyfikator literowy państwa rejestrującego pojazd,
  - c) identyfikator literowy Spółki pojazd,
  - d) identyfikator literowy typu (serii) pojazdu,
6. Na numer inwentarzowy EZT składają się znaki określające:
  - a) kod interoperacyjności pojazdu,
  - b) identyfikator cyfrowy państwa rejestrującego pojazd,
  - c) cechy konstrukcyjne i eksploatacyjne EZT,
  - d) kolejność pojazdu w danym typie (serii) pojazdów,
  - e) cyfra samokontroli.
7. Poza ww. oznaczeniami w postaci identyfikatorów i numerów, EZT winny być wyposażone w zewnętrzne tablice informacyjne (elektroniczne lub wykonane metodami poligraficznymi) zawierające:
  - a) nazwę relacji pociągu,
  - b) inne niezbędne informacje dotyczące EZT i pociągu.
8. Wewnątrz EZT podawane są niezbędne informacje między innymi dotyczące jazdy pociągu oraz znajdują się tabliczki pozwalające na pełną identyfikację pojazdu i dodatkowe informacje w formie napisów i piktogramów.
9. Nieuprawnione dokonywanie jakichkolwiek zmian w układzie lub treści istniejących numerów i oznaczeń EZT jest niedozwolone, z zastrzeżeniem postanowień pkt 10 niniejszego paragrafu.
10. Jeżeli znaki i napisy na EZT są nieczytelne, należy je odnowić, zachowując dotychczasowy układ, położenie, treść znaków i napisów.

##### **§ 7**

##### **Świadectwo dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdu kolejowego / zezwolenie na wprowadzenie pojazdu do obrotu / zezwolenie dla typu pojazdu**

1. W Spółce mogą być eksploatowane wyłącznie te pojazdy, które posiadają świadectwo dopuszczenia typu pojazdów kolejowych wydane przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, zezwolenie dla typu pojazdu, zezwolenie na wprowadzenie pojazdu do obrotu



wydane przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego lub Agencję Kolejową Unii Europejskiej.

2. Świadectwo dopuszczenia typu pojazdu wydawane jest na czas nieokreślony, lecz może być cofnięte przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego w przypadku stwierdzenia naruszeń zasad bezpiecznej eksploatacji i zagrożeń bezpieczeństwa ruchu kolejowego powstałych w wyniku eksploatacji pojazdów określonego typu. Pojazdy kolejowe tego typu, dla których cofnięto świadectwo, należy natychmiast wyłączyć z eksploatacji.
3. Jeżeli pojazd kolejowy, dla którego zostało wydane zezwolenie dla typu pojazdu nie zapewnia zgodności z zasadniczymi wymaganiami systemu kolei i gdy ta niezgodność prowadzi do zagrożenia bezpieczeństwa ruchu kolejowego, Prezes UTK może wprowadzić tymczasowe środki bezpieczeństwa. W przypadku braku skuteczności działań naprawczych Prezes UTK albo Agencja Kolejowa Unii Europejskiej może zawiesić zezwolenie dla typu pojazdu.
4. Wnioski o wydanie nowego lub w sprawie zmiany w istniejącym zezwoleniu należy przesłać za pomocą Punktu Kompleksowej Obsługi (ang. One Stop Shop, OSS), prowadzonego przez Agencję Kolejową Unii Europejskiej.

## **§ 8**

### **Warunki eksploatacji pojazdu kolejowego**

1. Warunkiem rozpoczęcia użytkowania pojazdu kolejowego, dla którego określono podmiot odpowiedzialny za utrzymanie (ECM) jest wystawienie przez ten podmiot zaświadczenia o przywróceniu do eksploatacji.
2. Eksploatowanie pojazdów w Spółce jest możliwe tylko z aktualnym świadectwem sprawności technicznej pojazdu kolejowego lub po aktualnym przywróceniu pojazdu do eksploatacji, ściśle według zasad i regulacji obowiązujących Spółkę w tym zakresie.
3. Uprawnionymi do dopuszczenia do użytkowania pojazdów kolejowych są:
  - a) w Spółce tylko wyznaczeni pracownicy,
  - b) dla podmiotów zewnętrznych ich upoważnieni przedstawiciele.
4. Przywracanie do eksploatacji EKT, których Spółka jest dysponentem, realizowane jest tylko przez upoważnione osoby pod warunkiem, że:
  - a) pojazd posiada świadectwo dopuszczenia typu pojazdu do eksploatacji lub zezwolenie wydane przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego lub Agencję Kolejową Unii Europejskiej,
  - b) dokonano oznakowania i rejestracji pojazdu wg ujednoczonych wzorów w sposób zgodny z obowiązującymi zasadami,
  - c) na podstawie przeprowadzonych badań i prób odbiorczych pojazd spełnia warunki techniczne bezpiecznej eksploatacji,
  - d) pojazd został dopuszczony do użytkowania.
5. W przypadku pojazdów kolejowych, dla których nie określono podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie pojazdu kolejowego (nieposiadających nr EVN), warunkiem rozpoczęcia ich użytkowania jest wystawienie świadectwa sprawności technicznej.
6. Wzór świadectwa sprawności technicznej pojazdów kolejowych zawarty jest w Rozporządzeniu w sprawie świadectw sprawności technicznej pojazdów kolejowych.
7. Za ewidencję, przechowywanie i archiwizację świadectw sprawności technicznej pojazdów oraz dokumentów potwierdzających przywrócenie ich do eksploatacji odpowiedzialny jest Departament Utrzymania Taboru.
8. Świadectwo sprawności technicznej traci ważność w jednym z następujących przypadków:
  - a) stwierdzenia przez dysponenta niezdatności pojazdu do eksploatacji;

- b) cofnięcia świadectwa dopuszczenia typu pojazdu lub zezwolenia do eksploatacji;
  - c) udziału pojazdu w wypadku, który spowodował uszkodzenie uniemożliwiające jego dalszą bezpieczną eksploatację;
  - d) wyłączenia pojazdu z eksploatacji w wyniku decyzji Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego;
  - e) upływu terminu ważności.
9. Na świadectwie sprawności technicznej, które utraciło ważność, uprawniony pracownik Spółki, zobowiązany jest do zamieszczenia adnotacji „UNIEWAŻNIONO” wraz z datą, podpisem i pieczęcią imienną, a fakt unieważnienia odnotować w ewidencji wydanych świadectw sprawności technicznej.
  10. Nieważne świadectwa sprawności technicznej należy przechowywać przez 3 lata od dnia utraty ważności, a następnie zniszczyć.
  11. Zmiana identyfikatora pojazdu wymaga również unieważnienia świadectwa poprzez zamieszczenie adnotacji „UNIEWAŻNIONO” wraz z datą, podpisem i pieczęcią imienną osoby dokonującej unieważnienia.
  12. EZT, którego świadectwo sprawności technicznej utraciło ważność z przyczyn wskazanych w § 8 pkt 1 - 4, należy wyłączyć z eksploatacji. Ponowne przywrócenie tego pojazdu do eksploatacji może nastąpić po spełnieniu wymagań, o których mowa w § 10 oraz § 11 niniejszej instrukcji.

## **§ 9**

### **Wyłączenie EZT z eksploatacji**

1. EZT należy wyłączyć z eksploatacji, jeżeli:
  - a) wymaga wykonania określonego w DSU dla danego typu/serii poziomu utrzymania P1, P2, P3, P4 lub P5,
  - b) wymaga wykonania naprawy bieżącej z wyłączeniem z eksploatacji, awaryjnej, bądź usunięcia usterek i innych nieprawidłowości – w szczególności, gdy uczestniczył w wypadku, bądź w książce pokładowej pojazdu lub w systemie RMS/Raport służbowy znajdują się adnotacje o istotnych dla bezpieczeństwa nieprawidłowościach w jego pracy,
  - c) zewnętrzne oględziny pojazdu lub działanie zespołów, podzespołów elementów mogą wskazywać na uszkodzenia lub inne istotne nieprawidłowości,
  - d) wynika to z wewnętrznych poleceń Spółki lub polecenia komórek organizacyjnych Spółki właściwych ds. utrzymania lub eksploatacji pojazdów.
2. Każdy pracownik Spółki, który stwierdzi, że stan techniczny EZT włączonego do eksploatacji zagraża bezpieczeństwu ruchu kolejowego, zależnie od sytuacji i możliwości, jest zobowiązany przy użyciu wszelkich dostępnych środków doprowadzić do natychmiastowego zaprzestania jego eksploatacji, w szczególności korzystając z takich możliwości jak:
  - a) zatrzymanie pojazdu przy użyciu sygnałów określonych w przepisach, w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji,
  - b) powiadomienie drużyny pociągowej prowadzącej ten pojazd,
  - c) powiadomienie najbliższego posterunku ruchu lub Dyspozytora KMŁ,
  - d) powiadomienie pracownika dowolnej komórki organizacyjnej Spółki właściwej ds. eksploatacji lub utrzymania pojazdów mogącego doprowadzić do wyłączenia pojazdu z eksploatacji.
3. Osoby upoważnione, zgodnie z postanowieniami § 11 pkt 2, do przywracania pojazdów do eksploatacji jak również maszyniści (przy spełnieniu warunków zawartych w instrukcji

MK-4, §17 pkt 4) i osoby posiadające stosowne upoważnienie, mogą wyłączać pojazd z eksploatacji, przy czym wyłączający jest zobowiązany zamieścić w książce pokładowej pojazdu wpis o **następującej treści**:

WYŁĄCZAM POJAZD SERII ..... NR.....  
 Z EKSPLOATACJI W CELU WYKONANIA .....  
 MIEJSCE WYŁĄCZENIA.....  
 DATA..... GODZINA .....

PODPIS Z PIECZĘCIĄ IMIENNĄ.....

w przypadku:

- a) wystąpienia okoliczności spośród wymienionych w pkt 1 lub jeżeli zostaną przez nich potwierdzone nieprawidłowości będące powodem działań, o których mowa w pkt 2,
  - b) indywidualnego polecenia zwierzchników służbowych.
4. Imienny wykaz pracowników upoważnionych do wyłączania pojazdów z eksploatacji nie jest wymagany.

## § 10

### Dopuszczenie do użytkowania

1. Dopuszczenie do użytkowania oznacza potwierdzenie wykonania czynności w zakresie utrzymania pojazdów przez podmiot świadczący usługi lub przez wyznaczonych pracowników Spółki, zgodnie ze zleceniem i aktualną DSU dla danego typu/serii pojazdu.
2. Potwierdzenie dopuszczenia do użytkowania, po uprzednim wyłączeniu pojazdu kolejowego z eksploatacji, dokonuje się poprzez wpis w książce pokładowej pojazdu po wykonaniu zleconych prac lub zaleceń, o których mowa w § 9. Wpisu w książce pokładowej pojazdu dokonuje podmiot świadczący usługi w zakresie utrzymania lub wyznaczony pracownik Spółki, **w następującej sekwencji i treści**:

DOPUSZCZAM DO UŻYTKOWANIA POJAZD SERII ..... NR.....  
 PO OBSŁUDZE TECHNICZNEJ POZIOMU ..... / NAPRAWIE .....  
 Z OGRANICZENIAMI / BEZ OGRANICZEŃ: .....

DATA ..... GODZINA ..... STAN LICZNIKA .....

PODPIS Z PIECZĘCIĄ IMIENNĄ .....

3. Dopuszczenie do użytkowania jest rejestrowane i identyfikowane na podstawie daty i godziny dopuszczenia, serii i numeru pojazdu, którego dotyczy.
4. Dopuszcza się zastosowanie wpisu odmiennego, niż wskazany w ust. 2, pod warunkiem, że wpis o „dopuszczeniu do użytkowania” zawiera wszystkie informacje wskazane w ust. 2 (dotyczy podwykonawców usług w zakresie utrzymania).
5. Wykonanie prac w zakresie utrzymania obejmuje także przekazanie do Departamentu Utrzymania Taboru stosownej i kompletnej dokumentacji wynikającej z zakresu wykonanych przeglądów lub napraw na podstawie Dokumentacji Systemu Utrzymania (DSU), zawarty umów lub innych regulacji wewnętrznych.

6. Zapewnienie (wpis w książkę pokładową pojazdu) o dopuszczeniu pojazdu do użytkowania wraz z dokumentacją, o której mowa w pkt 3 zawiera wszystkie informacje przydatne do określenia ewentualnych ograniczeń jego użytkowania.

## **§ 11**

### **Przywrócenie do eksploatacji**

1. Przywrócenie pojazdu do eksploatacji oznacza zaświadczenie przekazane użytkownikowi, np. przedsiębiorstwu kolejowemu lub dysponentowi, przez podmiot odpowiedzialny za utrzymanie, na podstawie identyfikowalnego dopuszczenia do użytkowania, zgodnie z którym wszystkie stosowne prace utrzymaniowe zostały wykonane, a pojazd, który wcześniej został wyłączony z eksploatacji, znajduje się w stanie pozwalającym na jego bezpieczne użytkowanie, z zastrzeżeniem ewentualnych ograniczeń dotyczących użytkowania.
2. Przywrócenia pojazdu do eksploatacji dokonują osoby posiadające stosowne upoważnienie (autoryzację na dany typ/serię pojazdu) lub osoby posiadające indywidualne, imienne upoważnienie wystawione przez Prezesa Spółki.
3. Imienny wykaz pracowników Spółki upoważnionych do przywracania pojazdów do eksploatacji powinien być nadzorowany, aktualizowany i niezwłocznie przekazywany do Departamentu Utrzymania Taboru przez Instruktora Rewidenta Taboru.  
Przedmiotowy wykaz powinien:
  - a) zawierać imię, nazwisko i stanowisko oraz oznaczenia typu/serii pojazdów, dla których dana osoba posiada upoważnienie przywracania ich do eksploatacji oraz nr przedmiotowego upoważnienia.
  - b) być podpisany przez Prezesa Spółki i przechowywany w Departamencie Utrzymania Taboru oraz być umieszczony w formie odpisu w punkcie utrzymania Spółki w widocznym miejscu.
4. Osoby, o których mowa w pkt 2, są zobowiązane dopilnować, aby EZT przywrócony przez nich do eksploatacji spełniał wymagania, o których mowa w pkt 6.
5. Bezpośrednio po ukończonej naprawie EZT z poziomu utrzymania P4, P5 wykonywanej i potwierdzonej przez podmiot świadczący usługi w zakresie utrzymania zgodnie ze zleceniem i aktualną DSU dla danego typu/serii pojazdu oraz DTR urządzeń, części, zespołów i podzespołów, upoważniony przedstawiciel przewoźnika przywraca pojazd do eksploatacji.
6. Przywrócenie do eksploatacji EZT, który został uprzednio wyłączony z eksploatacji, może nastąpić, jeżeli:
  - a) posiada aktualny przegląd z wymaganego poziomu utrzymania,
  - b) została wykonana naprawa bieżąca, awaryjna, bądź usunięto usterki i inne nieprawidłowości, o ile zachodziła taka potrzeba i pojazd został dopuszczony do użytkowania,
  - c) w książce pokładowej pojazdu podmiot świadczący usługi w zakresie utrzymania lub wyznaczony pracownik Spółki zamieścił adnotację o dopuszczeniu do użytkowania: po naprawie bieżącej, awaryjnej, po wykonaniu przeglądu z wymaganego poziomu utrzymania, pomiarach, badaniach lub ukończonych innych czynnościach, zależnie od okoliczności.
7. Upoważniona osoba potwierdza fakt przywrócenia EZT do eksploatacji:
  - a) wystawiając dokument wg Załącznika nr 3 „Zaświadczenie o przywróceniu do eksploatacji”,

b) dokonując wpisu do książki pokładowej pojazdu **o następującej sekwencji i treści:**

PRZYWRACAM POJAZD SERII ..... NR ..... DO EKSPLOATACJI  
NA PODSTAWIE ZAŚWIADCZENIA NR ..... Z OGRANICZENIAMI / BEZ OGRANICZEŃ

DATA ..... GODZINA .....

PODPIS Z PIECZĘCIĄ IMIENNĄ .....

8. Zaświadczenie o przywróceniu do eksploatacji, o którym mowa w pkt. 7 lit. a, należy niezwłocznie przekazać do Departament Utrzymania Taboru, który prowadzi stosowny rejestr.
9. Po dokonaniu wpisu, o którym mowa w pkt 7 lit. b, przywracający, bezpośrednio, telefonicznie lub w inny przyjęty w Spółce sposób, powiadamia Dyspozytora KMŁ o tym, że pojazd jest przywrócony do eksploatacji.
10. Maszynista obsługujący dany EZT zobowiązany jest zweryfikować czy w książce pokładowej pojazdu został dokonany wpis przywrócenia pojazdu do eksploatacji.
11. Termin ważności przywrócenia do eksploatacji pojazdu upływa wraz z wyłączeniem pojazdu kolejowego z eksploatacji zgodnie z postanowieniami zawartymi w § 9 niniejszej instrukcji.

## ROZDZIAŁ IV ZASADY I WYMAGANIA ZWIĄZANE Z UTRZYMANIEM POJAZDÓW

### § 12 Postanowienia ogólne

1. Proces utrzymania EZT w Spółce powinien być realizowany z uwzględnieniem postanowień przepisów prawa i postanowień niniejszej instrukcji oraz innych przepisów obejmujących zagadnienia związane z utrzymaniem pojazdów kolejowych.
2. Czynności utrzymania EZT są realizowane przez Spółkę lub przez zewnętrzne podmioty gospodarcze.
3. Wykaz zewnętrznych podmiotów gospodarczych wykonujących prace w zakresie utrzymania pojazdów trakcyjnych jest prowadzony wg Załącznika nr 1 przez Departament Utrzymania Taboru.
4. Poziomy utrzymania o zakresie P4 lub P5 są realizowane przez zewnętrzne podmioty (zakłady naprawcze) wyłonione na podstawie przeprowadzonych postępowań kwalifikacyjnych i z którymi zostały podpisane umowy w tym zakresie.
5. Zewnętrzne podmioty gospodarcze realizujące utrzymanie z poziomu P4 lub P5, naprawy awaryjne, modernizacje pojazdów Spółki zobowiązane są posiadać wykwalifikowanych pracowników w tym zakresie, stosowne zaplecze techniczne oraz warunki organizacyjne gwarantujące prawidłowe wykonanie prac określonych w aktualnej DSU dla danej typu/serii pojazdu na akceptowalnym przez Spółkę poziomie.
- 6. Wyzerowanie licznika przebiegu w rejestratorze pojazdu jest zabronione na każdym poziomie utrzymania.**
7. Zarządzanie i nadzór nad procesem utrzymania pojazdów kolejowych w Spółce należy do obowiązków Departamentu Utrzymania Taboru.

**§ 13****Dokumentacja techniczna związana z utrzymaniem pojazdów**

1. Dokumentacja związana z procesem utrzymania pojazdów obejmuje:
  - a) dokumentację techniczną,
  - b) plan utrzymania,
  - c) Dokumentację Systemu Utrzymania (DSU),
  - d) dokumentację czynności związanych z utrzymaniem,
  - e) opis zarządzania dokumentacją systemu utrzymania.
2. W odniesieniu do pkt 1, lit. a dokumentację techniczną pojazdów stanowią:
  - a) dokumentacja techniczno-ruchowa pojazdu danej typu/serii oraz jego części, zespołów i podzespołów (DTR),
  - b) warunki techniczne wykonania i odbioru pojazdu danej typu/serii oraz jego zespołów i podzespołów (WTWiO),
  - c) dokumentację konstrukcyjną wraz z warunkami technicznymi wykonania w zakresie określonym w umowie na dostawę danego pojazdu.
3. W dokumentację techniczną, o której mowa w pkt 2, powinny być wyposażone komórki organizacyjne ds. utrzymania pojazdów w Spółce oraz zewnętrzne podmioty gospodarcze wykonujące zlecane prace, adekwatnie do realizowanego poziomu utrzymania.
4. W odniesieniu do pkt 1, lit. b postanowienia niniejszej instrukcji stanowią plany utrzymania poszczególnych typu/serii EZT.
5. W odniesieniu do pkt 1, lit. c, DSU stanowi podstawowy dokument w oparciu, o który jest realizowany proces utrzymania danej typu/serii pojazdu. Komórka organizacyjna Spółki właściwa ds. utrzymania pojazdów jest zobowiązana posiadać DSU dla wszystkich typu/serii pojazdów, a zewnętrzne podmioty gospodarcze dla pojazdów, na których wykonują czynności przeglądowe lub prace naprawcze. Aktualny wykaz Dokumentacji Systemu Utrzymania prowadzony jest zgodnie z Załącznikiem Nr 2 przez Departament Utrzymania Taboru. Wykaz ten podlega aktualizacji w przypadku zmian polegających na wycofaniu z użytkowania pojazdów kolejowych typu/serii lub uzupełnieniu ilostanu Spółki o pojazdy nowego typu/serii.
6. W odniesieniu do pkt 1, lit. d dokumentacja czynności związanych z utrzymaniem pojazdów obejmuje wzory dokumentów, książek, rejestrów, itp., o których mowa w niniejszej instrukcji.
7. DTR jest wymagana dla wszystkich nowych lub modernizowanych zespołów, podzespołów, elementów i systemów montowanych w pojazdach kolejowych.
8. WTWiO są wymagane dla tych nowych, naprawianych lub modernizowanych zespołów, podzespołów, elementów i systemów montowanych w pojazdach, które wymagają dokonania odbioru technicznego, zgodnie z przepisami wewnętrznymi Spółki w sprawie odbiorów technicznych pojazdów i wyrobów.
9. Dla potrzeb warsztatowych w Spółce, dodatkowemu opracowaniu mogą podlegać dokumentacje technologiczne przeglądów poszczególnych typu/serii pojazdów, wyciągi, instrukcje demontażu – montażu, zbiorcze karty pomiarowe układu biegowego lub inne karty pomiarowe, wytyczne, itp. oparte na postanowieniach DSU oraz dokumentacji technicznej.
10. Na etapie odbioru nowo dostarczanych pojazdów, weryfikacji dokumentacji związanej z procesem ich utrzymania w zakresie kompletności, dokonuje każdorazowo powołany zespół pracowników ze strony Spółki.
11. Szczegółowy opis zarządzania DSU oraz pozostałą dokumentacją związaną z procesem utrzymania, określają postanowienia odrębnych przepisów.

## § 14

### Planowanie i wykonywanie przeglądów

1. Planowanie przeglądów pojazdów z uwzględnieniem odpowiednich poziomów utrzymania dokonuje Departament Utrzymania Taboru we współpracy z Departamentem Eksploatacji, poprzez opracowanie planów utrzymania.
2. Plan utrzymania, o którym mowa w punkcie powyżej:
  - a) musi uwzględniać strukturę cykli przeglądów określoną w DSU poszczególnych typów/serii oraz rzeczywistą wielkość pracy pojazdu - o ile jest to wymagane,
  - b) w razie potrzeby może być korygowany.
3. Za terminowe skierowanie EZT na wymagany poziom utrzymania (przegląd) odpowiada Dyspozytor KMŁ.
4. Dyspozytor KMŁ przed podjęciem decyzji o zatrudnieniu EZT jest zobowiązany upewnić się, czy pojazd nie wymaga wykonania czynności utrzymaniowych oraz czy jest przywrócony do eksploatacji.
5. EZT, który został skierowany do wykonania wymaganego poziomu utrzymania (przeglądu) podlega wyłączeniu z eksploatacji.
6. Poziomy utrzymania (przeeglądy) EZT należy wykonywać w oparciu o postanowienia aktualnego DSU, dokumentacje technologiczne poszczególnych poziomów utrzymania (przeeglądów). Zakres wymaganego poziomu utrzymania (przeglądu) określony w DSU winien być w pełni zrealizowany.
7. Przed rozpoczęciem czynności przeglądowych lub naprawczych, pracownicy wykonujący przegląd zobowiązani są do zapoznania się z wpisami w książce pokładowej pojazdu od wykonanego ostatnio przeglądu.
8. Po wykonaniu przeglądu podmiot świadczący usługi w tym zakresie lub uprawniony pracownik Spółki, w książce pokładowej pojazdu dokonuje wpisu potwierdzającego wykonanie przeglądu z określeniem jego poziomu utrzymania, dopuszczając pojazd do użytkowania zgodnie z § 10, pkt 2 niniejszej instrukcji.

## § 15

### Planowanie i wykonywanie napraw okresowych

1. Pojazdy Spółki, zgodnie z DSU poszczególnych typu/serii, poddawane są następującym rodzajom napraw okresowych o poziomach utrzymania:
  - a) poziom 4 (naprawa rewizyjna),
  - b) poziom 5 (naprawa główna lub modernizacja).
2. Naprawy okresowe pojazdów są wykonywane przez zewnętrzne podmioty gospodarcze, na podstawie umów zawartych pomiędzy Spółką a tymi podmiotami.
3. Planowanie napraw okresowych o odpowiednich poziomach utrzymania pojazdów kolejowych odbywa się w Departamencie Utrzymania Taboru.
4. Planowanie napraw okresowych, o których mowa w pkt 1, powinno odbywać się:
  - a) zgodnie z potrzebami eksploatacyjnymi oraz ze strukturą cykli napraw okresowych określoną w DSU,
  - b) po uzyskaniu przebiegu międzynaprawczego, na podstawie statystyki pracy i przebiegu pojazdu zarejestrowanego w Spółce,
  - c) dopuszcza się skierowanie EZT do naprawy (poziom P4, P5) po osiągnięciu 85% wymaganego przebiegu lub czasokresu międzynaprawczego.
5. Pojazd, który osiągnął określony w DSU przebieg lub czasokres do naprawy okresowej podlega wyłączeniu z eksploatacji, otrzymuje status oczekującego naprawy rewizyjnej (poziom 4) lub oczekującego naprawy głównej lub modernizacji (poziom 5).

6. Przed skierowaniem EZT do naprawy okresowej o odpowiednim poziomie utrzymania, należy dokonać komisyjnych oględzin pojazdu. W skład komisji wchodzi pracownicy upoważnieni do przywracania EZT do eksploatacji oraz w zależności od potrzeb inne upoważnione osoby.
7. Komisja wymieniona powyżej, winna sporządzić protokół oceny stanu technicznego EZT kierowanego do naprawy okresowej o odpowiednim poziomie utrzymania wg Załącznika nr 4.  
Wraz z EZT kierowanym do naprawy zleconej do wykonania przez zewnętrzny podmiot, należy przesłać następujące dokumenty:
  - a) książkę elektrycznego pojazdu trakcyjnego wraz z kompletem kart podzespołów,
  - b) książkę pokładową pojazdu,
  - c) dokumentację rejestracyjną zbiorników sprężonego powietrza,
  - d) protokół komisyjnych oględzin pojazdu,
  - e) inne dokumenty, jeżeli jest to wymagane.
8. Przekazanie EZT do naprawy okresowej o odpowiednim poziomie utrzymania wykonywanej przez zewnętrzny podmiot, odbywa się na terenie tego podmiotu, w obecności upoważnionego pracownika Spółki oraz przedstawiciela podmiotu wykonującego naprawę.
9. Przekazanie EZT do naprawy dokonuje się na podstawie protokołu zdawczo – odbiorczego wg Załącznika nr 5, który winien być potwierdzony przez uprawnionego przedstawiciela Spółki i przedstawiciela podmiotu zewnętrznego dokonującego naprawy EZT.
10. Zasady wykonania naprawy okresowej i odbioru pojazdów po naprawach okresowych wykonywanych przez zewnętrzne podmioty powinny być określone w umowach zawartych pomiędzy Spółką a tymi podmiotami.

## **§ 16**

### **Gwarancja jakości napraw**

1. Zasady dotyczące zgłaszania reklamacji i roszczeń gwarancyjnych winny być określone w umowach na wykonywanie tych napraw.

## **§ 17**

### **Kwalifikacja pojazdów do naprawy bieżącej „B”. Wykonanie naprawy bieżącej**

1. Przesłanie uszkodzonego w trakcie eksploatacji EZT do punktu utrzymania, zależnie od rodzaju uszkodzenia lub zużycia, może odbywać się w stanie czynnym lub nieczynnym, z uwzględnieniem postanowień § 19 i § 21.
2. Po zjeździe lub sprowadzeniu EZT do punktu utrzymania, osoby realizujące proces utrzymaniowy przystępują do oceny stanu technicznego pojazdu uwzględniając i biorąc pod uwagę:
  - a) treść wpisów do książki pokładowej pojazdu,
  - b) treść zgłoszeń w systemie RMS/Raport służbowy oraz rejestr aktywnych reklamacji dla danego pojazdu,
  - c) ustną informację przekazaną przez maszynistę lub inne kompetentne osoby,
  - d) wynik oględzin, pomiarów, badań i innych czynności niezbędnych do ustalenia rodzaju i przyczyny uszkodzenia, zużycia oraz sposobu wykonania naprawy.
3. Na podstawie wyników działań, o których mowa w pkt 2, uprawniony pracownik Spółki po dokonaniu w razie potrzeby konsultacji ze zwierzchnikiem służbowym, podejmuje decyzję o zakwalifikowaniu EZT do:



- a) naprawy bieżącej bez wyłączenia pojazdu z eksploatacji,
  - b) naprawy bieżącej z wyłączeniem pojazdu z eksploatacji.
4. Naprawa bieżąca bez wyłączenia pojazdu z eksploatacji ma miejsce, gdy obejmuje niewielki zakres uszkodzeń lub zużyć (np. pęknięty wąż powietrzny, kresowe wymiary okładzin hamulcowych, spalona żarówka, itp.), a szacowany łączny czas potrzebny na przywrócenie EZT do pełnej sprawności technicznej – licząc od rozpoczęcia działań diagnostycznych, o których mowa w pkt 2, do dokonania w książce pokładowej pojazdu wpisu o wykonanej naprawie - nie przekracza planowego czasu postoju pojazdu.
  5. Naprawa bieżąca z wyłączeniem pojazdu z eksploatacji ma miejsce, gdy obejmuje poważniejszy zakres uszkodzeń lub zużyć (np. kresowe parametry zestawów kołowych, gorące łożysko osiowe, usterki układu biegowego, usterki układów zasilania, itp.), a szacowany łączny czas potrzebny na przywrócenie EZT do pełnej sprawności technicznej – licząc od rozpoczęcia działań diagnostycznych, o których mowa w pkt 2, do dokonania w książce pokładowej pojazdu wpisu o przywróceniu pojazdu do eksploatacji – przekracza planowany czas postoju pojazdu.
  6. Do wykonywania napraw bieżących EZT upoważnieni są pracownicy Spółki lub pracownicy innych podmiotów pracujący na podstawie zawartych i obowiązujących umów lub zleceń.
  7. W stopniu zależnym od specyfiki i zakresu uszkodzenia lub zużycia, w trakcie wykonywania naprawy bieżącej należy odpowiednio stosować dokumentację techniczną, o której mowa w § 13.
  8. Po zakończeniu naprawy bieżącej bez wyłączenia pojazdu z eksploatacji, pracownik odpowiedzialny za jej wykonanie dokonuje czytelnego wpisu do książki pokładowej pojazdu z informacją o zakresie naprawy, datę i miejsce wykonania naprawy oraz nazwisko wykonawcy. Następnie powiadamia Dyspozytora KML o gotowości pojazdu do pracy.
  9. Po zakończeniu naprawy bieżącej EZT wyłączzonego z eksploatacji należy:
    - a) dokonać dopuszczenia pojazdu do użytkowania, zgodnie z postanowieniami § 10,
    - b) dokonać przywrócenia pojazdu do eksploatacji, zgodnie z postanowieniami § 11.

## **§ 18**

### **Kwalifikacja pojazdów do naprawy awaryjnej „Aw”. Wykonanie naprawy awaryjnej**

1. Komisja kwalifikująca pojazd do naprawy awaryjnej sporządza protokół oceny stanu technicznego EZT kwalifikowanego do naprawy zgodnie z Załącznikiem nr 6. Skład komisji ustala dysponent pojazdu.
2. Dokonując oceny komisja powinna uwzględnić:
  - a) treść wpisów do książki pokładowej pojazdu,
  - c) treść zapisów w systemie RMS/Raport służbowy,
  - b) ustną informację przekazaną przez maszynistę lub inne osoby,
  - c) wyniki pomiarów, prób i badań wykonanych podczas produkcji, ostatniej naprawy bieżącej, okresowej, awaryjnej, a także modernizacji,
  - d) wynik oględzin, pomiarów badań i innych czynności niezbędnych do ustalenia rodzaju i przyczyn uszkodzenia, zużycia oraz sposobu wykonania napraw.
3. Na podstawie wyników działań, o których mowa w pkt 2, komisja podejmuje decyzję o zakwalifikowaniu EZT do:
  - a) naprawy awaryjnej na miejscu, w warunkach Spółki,
  - b) naprawy awaryjnej w zewnętrznym podmiocie gospodarczym (zakładzie naprawczym),

- c) skreślenia EZT z rejestru pojazdów kolejowych Spółki, zgodnie z procedurą, o której mowa w rozdziale VII.
4. Jeżeli uszkodzenia EZT są spowodowane udziałem w wypadku powodującym znaczące uszkodzenia uniemożliwiające dalszą jego bezpieczną eksploatację (np. poważne uszkodzenia układu biegowego, konstrukcji nośnej w szczególności uszkodzenia: ostoi, rami wózka, zestawów kołowych, czołownicy) lub występują braki zagrażające jego dalszej bezpiecznej eksploatacji, komisja podejmuje decyzję o unieważnieniu świadectwa sprawności technicznej pojazdu kolejowego lub wyłączeniu z eksploatacji.
  5. Przekazanie EZT do naprawy awaryjnej wykonywanej przez zewnętrzny podmiot gospodarczy (zakład naprawczy) odbywa się w obecności odbiorcy technicznego i przedstawiciela Spółki.
  6. Przekazanie EZT do naprawy dokonuje się na podstawie protokołu zdawczo – odbiorczego, którego wzór stanowi Załącznik nr 5.  
Protokół zdawczo odbiorczy podpisują:
    - a) przedstawiciel Spółki przekazujący EZT do naprawy,
    - b) przedstawiciel naprawiającego.
  7. Przejazd lub transport EZT na miejsce wykonania naprawy awaryjnej powinien odbywać się na zasadach określonych w § 19.
  8. Zasady wykonywania napraw awaryjnych, odbioru EZT po naprawach awaryjnych wykonywanych przez zewnętrzne podmioty gospodarcze (zakłady naprawcze) powinny być zawarte w umowach pomiędzy Spółką a tymi podmiotami.
  9. Po zakończeniu naprawy awaryjnej EZT wyłączonego z eksploatacji należy:
    - a) przeprowadzić odbiór pojazdu zgodnie z postanowieniami § 24,
    - b) dokonać dopuszczenia pojazdu do użytkowania, zgodnie z postanowieniami § 10,
    - c) dokonać przywrócenia pojazdu do eksploatacji, zgodnie z postanowieniami § 11.

## **§ 19**

### **Przesyłanie pojazdów do miejsca wykonania poziomu utrzymania, naprawy bieżącej lub awaryjnej**

1. Podstawowym sposobem przesyłania pojazdów jest przejazd pojazdu w stanie czynnym.
2. W przypadku możliwości przejazdu technicznego EZT w stanie czynnym - który uprzednio został wyłączony z eksploatacji - do miejsca wykonania:
  - a) naprawy bieżącej lub awaryjnej,
  - b) modernizacji lub przebudowy,
  - c) prób lub badań,upoważniona osoba przywraca pojazd do eksploatacji, z zastrzeżeniem ewentualnych ograniczeń wykazanych w Załączniku nr 6 tj. „Protokół oceny stanu technicznego pojazdu trakcyjnego kwalifikowanego do naprawy awaryjnej” i ograniczeń uwzględnionych w dopuszczeniu do użytkowania.
3. Dla pojazdu kierowanego do naprawy okresowej z poziomu utrzymania P4 lub P5 sporządza się „Protokół komisyjnych oględzin pojazdu trakcyjnego” zgodnie z Załącznikiem nr 4.
4. W przypadku przesyłania pojazdu w stanie nieczynnym wymagana jest zgoda uprawnionego pracownika Departamentu Utrzymania Taboru.
5. Przed wysłaniem EZT w stanie nieczynnym (pojazd wyłączony z eksploatacji) do czynności wynikających z zakresu poziomu utrzymania lub do naprawy, należy dokonać oceny stanu technicznego, w celu ustalenia, czy jego przejazd nie zagraża bezpieczeństwu ruchu kolejowego. Szczególną uwagę należy zwrócić na:

- a) skrajnię pojazdu,
  - b) stan sprzęgu automatycznego
  - c) stan urządzeń hamulcowych,
  - d) stan zestawów kołowych,
  - e) stan kompletności układu biegowego.
6. Oceny stanu technicznego EZT przed wysłaniem pojazdu w stanie nieczynnym dokonuje pracownik Spółki upoważniony do dopuszczania pojazdów do użytkowania. Z dokonanej oceny stanu technicznego należy sporządzić orzeczenie techniczne, zgodnie ze wzorem zawartym w Załączniku nr 7.
  7. Orzeczenie techniczne, o którym mowa w pkt 6, należy sporządzić w dwóch egzemplarzach: jeden dla wydającego orzeczenie techniczne, natomiast drugi należy dołączyć do dokumentów pociągu w składzie, którego EZT będzie przesyłany.
  8. Postanowienia § 19 mają zastosowanie odpowiednio również w odniesieniu do przesyłania EZT do przebudowy, modernizacji lub w innych okolicznościach.

## **§ 20**

### **Kontrola stanu technicznego pojazdów w trakcie eksploatacji**

1. Kontrola stanu technicznego EZT w trakcie eksploatacji ma na celu wykrycie ewentualnych uszkodzeń lub usterek w okresie pomiędzy kolejnymi przeglądami.
2. Kontrolę stanu technicznego EZT w trakcie eksploatacji realizuje rewident taboru lub drużyna pociągowa w szczególności poprzez oględziny techniczne, wzrokowe i słuchowe sprawdzenie pracy pojazdu, sprawdzenie w książce pokładowej pojazdu ważności przeglądu oraz wpisów o ewentualnych usterkach i potwierdzeń ich usunięcia.
3. Szczegółowe wytyczne obejmujące kontrolę stanu technicznego pojazdów przez rewidenta lub drużynę pociągową w trakcie eksploatacji są określone w wewnętrznych przepisach Spółki.

## **§ 21**

### **Zasady postępowania z pojazdami uszkodzonymi w trakcie eksploatacji**

1. W przypadku uszkodzenia, decyzję odnośnie dalszego trybu postępowania z EZT podejmuje maszynista w zależności od rodzaju uszkodzenia, wybierając kolejno jeden z poniższych wariantów:
  - a) usunięcie usterki we własnym zakresie i kontynuowanie jazdy,
  - b) kontynuowanie jazdy w trybie awaryjnym zgodnie z DTR w zależności od rodzaju uszkodzenia pojazdu - do punktu utrzymania, stacji docelowej lub do najbliższej stacji,
  - c) żądanie pojazdu zastępczego z uwagi na brak możliwości kontynuowania jazdy.
2. W przypadku awarii o niewielkim zakresie, w wyniku, której nie doszło do uszkodzeń części biegowych EZT lub innych części mających wpływ na bezpieczeństwo ruchu kolejowego – decyzję odnośnie trybu dalszego postępowania z EZT podejmuje maszynista po wykonaniu oględzin pojazdu, uwzględniając następujące warunki:
  - a) jeżeli EZT nie uległ wykolejeniu, a jego uszkodzenia nie zagrażają bezpieczeństwu ruchu kolejowego kontynuowanie jazdy jest możliwe bez ograniczeń technicznych,
  - b) jeżeli EZT nie uległ wykolejeniu, a jego uszkodzenia nie pozwalają na kontynuowanie jazdy bez ograniczeń; dalsza jazda jest możliwa tylko do najbliższej stacji z prędkością nieprzekraczającą 30 km/h.
3. W wypadku, w trakcie którego mogło potencjalnie dojść do poważnego uszkodzenia układu biegowego, konstrukcji nośnej – w szczególności uszkodzenia: ostoji, ramy wózka, zestawów kołowych, czołownicy, a będącego skutkiem wypadku o dużych rozmiarach,

- decyzję odnośnie trybu dalszego postępowania z EZT podejmuje, po wykonaniu sprawdzenia stanu technicznego pojazdu, uprawniony przedstawiciel Spółki będący członkiem komisji kolejowej lub zespołu kierującego akcją usuwania skutków wypadku.
4. Uprawniony przedstawiciel Spółki, o którym mowa w pkt 3, ustala w szczególności sposób przejazdu lub transportu EZT z miejsca zdarzenia do uzgodnionego punktu utrzymania pojazdów Spółki, uwzględniając zależnie od stanu technicznego pojazdu możliwość przejazdu lub transportu:
    - a) w stanie czynnym,
    - b) w stanie nieczynnym na własnych kołach,
    - c) wstanie nieczynnym na własnych kołach z udziałem pociągu ratunkowego,
    - d) w stanie nieczynnym na własnych kołach na specjalistycznych wózkach technologicznych,
    - e) w częściach, przy użyciu transportu kolejowego lub samochodowego.
  5. We wszystkich przypadkach, o których mowa w pkt od 2 do 4, w miarę możliwości, maszynista jest zobowiązany dokonać wpisu w książce pokładowej pojazdu oraz zgłoszenia w systemie RMS/Raport Służbowy wraz opisem uszkodzenia lub awarii.
  6. W przypadkach, o których mowa w pkt 2 lit. b oraz w pkt 3, uprawniony przedstawiciel Spółki będący członkiem komisji kolejowej lub zespołu kierującego akcją usuwania skutków wypadku, w porozumieniu z Dyspozytorem KMŁ, przekazuje EZT do uzgodnionego punktu utrzymania celem dokonania oceny stanu technicznego i naprawy.
  7. W przypadku udziału EZT w zdarzeniu kolejowym należy dokonać oceny jego sprawności i zdatności do dalszej eksploatacji. Ocenę tą należy przeprowadzić komisyjnie, a ustalenia dotyczące stanu technicznego pojazdu odnotować w protokole według wzoru stanowiącego Załącznik nr 6 „Ocena stanu technicznego pojazdu trakcyjnego kwalifikowanego do naprawy awaryjnej”.
  8. Na podstawie oceny jego sprawności i zdatności do dalszej eksploatacji, komisja podejmuje decyzję o ewentualnym wyłączeniu pojazdu z eksploatacji ze względu na uszkodzenia oraz konieczność przeprowadzenia naprawy.

## **§ 22**

### **Dokumenty związane z utrzymaniem pojazdów**

1. Do dokumentów związanych z utrzymaniem EZT należą:
  - a) książka elektrycznego pojazdu trakcyjnego wg wzoru Załącznik nr 10,
  - b) książka pokładowa pojazdu wg wzoru Załącznik nr 11,
  - c) dokumentacja rejestracyjna zbiorników sprężonego powietrza.
2. Książkę elektrycznego pojazdu trakcyjnego:
  - a) należy prowadzić odrębnie dla każdego pojazdu,
  - b) zakłada Departament Utrzymania Taboru.
3. Za przechowywanie oraz właściwe prowadzenie książki elektrycznych pojazdów trakcyjnych odpowiada w Spółce Departament Utrzymania Taboru.
4. Książka pokładowa pojazdu:
  - a) powinna znajdować się w każdym czynnym EZT,
  - b) w przypadku wysyłania EZT do naprawy, powinna zostać przekazana razem z pojazdem do zakładu naprawczego.
5. Za wyposażenie pojazdu kolejowego w książkę pokładową pojazdu odpowiada Departament Utrzymania Taboru.

6. Książki pokładowe pojazdu, w których wyczerpało się miejsce na wpisy i zostały w pojeździe wymienione na nowe, należy przechowywać w Departamencie Utrzymania Taboru przez okres 5 lat a następnie zniszczyć.
7. Dokumentacja rejestracyjna zbiorników sprężonego powietrza podlega zasadom określonym w przepisach prawa o dozorcze technicznym przywołanych w podstawie prawnej niniejszej instrukcji oraz zasadom ogłoszonym przez organy TDT.
8. W razie potrzeby, Departament Utrzymania Taboru może wprowadzać, do wykorzystania w procesie utrzymania EZT, na użytek Spółki, również inne dokumenty, książki, wykazy, ewidencje, itp.

## **§ 23**

### **Rejestracja czynności związanych z utrzymaniem pojazdów oraz ewidencja uszkodzeń i awarii**

1. Rejestracji czynności związanych z utrzymaniem EZT, zależnie od rodzaju czynności, dokonuje się w:
  - a) książce pokładowej pojazdu,
  - b) książce elektrycznego pojazdu trakcyjnego,
2. Wykonanie przeglądu z poziomu utrzymania P1, P2 i P3, naprawy bieżącej lub awaryjnej, zostaje odnotowane w książce pokładowej pojazdu przez osoby upoważnione do dopuszczenia pojazdu do użytkowania zgodnie z § 10.
3. W przypadku naprawy awaryjnej lub bieżącej wymagającej wyłączenia pojazdu z eksploatacji oraz po wykonaniu przeglądu z poziomu utrzymania P1, P2 lub P3, przywrócenia pojazdu do eksploatacji dokonują osoby posiadające stosowne upoważnienie, zgodnie z § 11.
4. W razie potrzeby, rejestracja czynności związanych z procesem utrzymania może obejmować także inne, dodatkowe dane.
5. W celu umożliwienia formułowania prawidłowych wniosków w zakresie oceny procesu utrzymania, Spółka zobowiązana jest do prowadzenia ewidencji uszkodzeń i awarii w EZT.
6. Ewidencja, o której mowa w pkt 5, do czasu wprowadzenia w Spółce kompleksowych rozwiązań informatycznych, powinna obejmować istotniejsze uszkodzenia i awarie podzespołów danej serii pojazdów, takich jak:
  - a) pudło pojazdu,
  - b) wyposażenie kabiny maszynisty i przedziału pasażerskiego,
  - c) przedział sanitarny WC,
  - d) wózki napędowe i toczne,
  - e) zestawy kołowe,
  - f) drzwi i wejścia,
  - g) układ hamowania,
  - h) układ sprzęgania i połączenia pojazdu,
  - i) okna i szyby,
  - j) wyposażenie zewnętrzne,
  - k) układ pneumatyczny,
  - l) klapy, osłony, obudowy,
  - m) urządzenia elektryczne,
  - n) elementy instalacji elektrycznej,
  - o) oświetlenie,
  - p) urządzenia sterowania pojazdem,

- q) urządzenia bezpieczeństwa,
  - r) urządzenia monitoringu,
  - s) urządzenia i systemy informacyjne,
  - t) systemy telekomunikacyjne,
  - u) elektryczny układ zasilania,
  - v) układ napędowy,
  - w) klimatyzacja i ogrzewanie,
7. Ewidencja uszkodzeń awarii powinna być prowadzona w formie elektronicznej lub papierowej zawierającej w szczególności:
- a) liczbę porządkową,
  - b) datę usterki,
  - c) datę usunięcia usterki,
  - d) serię pojazdu kolejowego,
  - e) numer pojazdu kolejowego,
  - f) grupę podzespołów,
  - g) rodzaj uszkodzonego podzespołu.

## **ROZDZIAŁ V KONTROLA I ODBIÓR CZYNNOŚCI UTRZYMANIOWYCH**

### **§ 24**

#### **Kontrola i odbiór pojazdów po przeglądach, naprawach bieżących i awaryjnych**

1. W trakcie wykonywania wszystkich rodzajów przeglądów i napraw pojazdów eksploatowanych przez Spółkę, pracownicy Spółki odpowiedzialni za nadzór nad czynnościami utrzymaniowymi, zobowiązani są prowadzić doraźną kontrolę jakości wykonywanych prac.
2. Kontrola, o której mowa w pkt 1, polega na wrywkowym sprawdzaniu zgodności parametrów zespołów, podzespołów i elementów pojazdu z postanowieniami odpowiedniej dokumentacji technicznej oraz na sprawdzaniu jakości wykonywanych prac. W szczególności, kontroli podlegają dokumenty/karty przeglądowe potwierdzające wykonanie wymaganych badań, pomiarów, prób, itp., które każdorazowo po sprawdzeniu winny być zaparafowane przez osobę, która dokonała ich sprawdzenia. Kontroli podlegają również zespoły, podzespoły elementy pojazdu:
  - a) związane z bezpieczeństwem ruchu kolejowego,
  - b) mające istotny wpływ na niezawodność techniczną pojazdu,
  - c) mające istotny wpływ na warunki pracy drużyny pociągowej.
3. Z uwagi na zakres wykonywanych prac, oprócz kontroli, pojazdy mogą podlegać odbiorom technicznym:
  - a) po przeglądach poziomu utrzymania P2 i P3,
  - b) po naprawach gwarancyjnych
  - c) po naprawach bieżących i awaryjnych
- d) jeżeli w czasie naprawy bieżącej z wyłączeniem pojazdu z eksploatacji miała miejsce naprawa układu napędowego lub biegowego w ramach czynności związanych z tą naprawą, należy wykonać jazdę próbną w obu kierunkach. Jazdę próbną należy wykonać również w przypadku, gdy jest konieczna do weryfikacji poprawności wykonania naprawy i stanu technicznego pojazdu.

**Jeżeli w czasie naprawy pojazdu miała miejsce naprawa lub wymiana rejestratora kilometrów, to po wymianie należy zachować ciągłość rejestracji przebiegu w sposób rosnący, począwszy od stanu z przed wymiany.**

4. Przywrócenie pojazdu do eksploatacji w celu umożliwienia wykonania jazdy próbnej, (jeżeli jest wymagana) po wykonaniu określonego poziomu utrzymania lub naprawy, należy poprzedzić dopuszczeniem do użytkowania, dokonanym przez uprawnione osoby podmiotu wykonującego ww. czynności. W takim przypadku przywrócenie pojazdu do eksploatacji musi zawierać informację o celu przedmiotowego przywrócenia, tj. do wykonania jazdy próbnej, **o następującej sekwencji i przykładowej treści ograniczenia:**

PRZYWRACAM POJAZD SERII ..... NR ..... DO EKSPLOATACJI  
NA PODSTAWIE ZAŚWIADCZENIA NR ..... Z OGRANICZENIAMI / ~~BEZ OGRANICZEŃ~~  
DO PRZEPROWADZENIA JAZDY PRÓBNEJ WYKONYWANEJ W ZAKRESIE POZIOMU UTRZYMANIA P-3

DATA ..... GODZINA .....

PODPIS Z PIECZĘCIĄ IMIENNĄ .....

- a) jeżeli jazda próbna zostanie zakończona z wynikiem pozytywnym, należy ponownie dokonać przywrócenia pojazdu do eksploatacji z adnotacją „BEZ OGRANICZEŃ” (bez wymogu poprzedzającego dopuszczenie do użytkowania).
- b) w przypadku, gdy wynik jazdy próbnej jest negatywny z powodu stwierdzenia usterek lub innych nieprawidłowości, które mogą zagrażać bezpiecznej eksploatacji pojazdu, pojazd ten należy wyłączyć z eksploatacji w celu wykonania naprawy. Następnie jazdę próbną należy powtórzyć zgodnie z punktem 4 niniejszego paragrafu, jeżeli jest ponownie wymagana. Decyzję w tym zakresie podejmuje upoważniony przedstawiciel Spółki.

## § 25

### **Kontrola i odbiór pojazdów po naprawach okresowych i awaryjnych wykonywanych przez zewnętrzne podmioty gospodarcze**

1. Proces naprawy z poziomu utrzymania P4, P5 lub awaryjnej wykonywanej przez zewnętrzny podmiot gospodarczy (zakład naprawczy) podlega kontroli i odbiorowi przez odbiorcę technicznego.
2. Kontrola procesu naprawy z poziomu utrzymania P4, P5 lub awaryjnej polega w szczególności na:
  - a) sprawdzaniu zgodności rzeczywistych parametrów i cech konstrukcyjnych, technologicznych i eksploatacyjnych pojazdów lub wyrobu z wymaganiami podanymi w WTWiO i DSU oraz innych dokumentach stanowiących podstawę do odbioru technicznego,
  - b) sprawdzenia prawidłowości dokonywanych pomiarów, analiz, obliczeń, itp. oraz poprawności rejestracji otrzymanych wyników, a w razie potrzeby również notowaniu (na własny użytek) uzyskanych wyników,
  - c) nadzorowaniu przebiegu naprawy poprzez wrywkową kontrolę jej zgodności z WTWiO i DSU oraz innymi dokumentami stanowiącymi podstawę do odbioru technicznego.

3. Po zakończeniu naprawy odbiorca techniczny przeprowadza kontrolę poprawności wykonania procesu naprawy, a następnie w przypadku pozytywnego wyniku podpisuje protokół potwierdzający wykonanie odbioru technicznego i tym samym ukończenie naprawy pojazdu.
4. Po podpisaniu protokołu potwierdzającego wykonanie odbioru technicznego (a tym samym ukończenie naprawy) i dopuszczeniu do użytkowania, osoba posiadająca stosowne upoważnienie, przywraca pojazd do eksploatacji. Następnie ukończenie naprawy pojazdu zgłasza do Spółki na ustalonych zasadach.

## **ROZDZIAŁ VI**

### **WPROWADZANIE NOWYCH ROZWIĄZAŃ KONSTRUKCYJNYCH I MATERIAŁÓW**

#### **§ 26**

#### **Ogólne zasady wprowadzania w pojazdach nowych rozwiązań konstrukcyjnych i materiałów**

1. Dla zespołów, podzespołów i elementów mających istotny związek i wpływ na bezpieczeństwo ruchu kolejowego, niezawodność techniczną pojazdu oraz zgodność z wymogami interoperacyjności kolei, zamontowanych w EZT Spółki, wymagane jest przeprowadzenie procedury oceny znaczenia zmiany zgodnie z wewnętrzną regulacją.
2. W przypadku, gdy zmiana zostaje uznana za znaczącą i niezbędne jest zaangażowanie akredytowanej jednostki zewnętrznej w proces oceny, a pojazd wymaga zmiany zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji typu zastosowanie mają odrębne przepisy prawne.

## **ROZDZIAŁ VII**

### **SKREŚLENIE POJAZDU Z REJESTRU POJAZDÓW KOLEJOWYCH**

#### **§ 27**

#### **Kwalifikacja pojazdu do skreślenia z rejestru pojazdów kolejowych Spółki**

1. EZT może zostać zakwalifikowany do skreślenia z rejestru pojazdów kolejowych Spółki, w szczególności, jeżeli:
  - a) posiada znaczne zużycie ostoi, części biegowych, innych elementów konstrukcji o charakterze istotnym dla bezpieczeństwa ruchu kolejowego,
  - b) posiada poważne uszkodzenia dyskwalifikujące EZT z eksploatacji,
  - c) przywrócenie sprawności EZT jest nieuzasadnione lub niemożliwe z technicznego lub ekonomicznego punktu widzenia,
  - d) jest zamiar jego zbycia przez Spółkę.
2. Kwalifikacji EZT do skreślenia z rejestru pojazdów kolejowych Spółki dokonuje komisja powołana przez Prezesa Zarządu Spółki.
3. Komisja sporządza protokół oceny stanu technicznego pojazdu, który stanowi Załącznik nr 9. Protokół podlega zatwierdzeniu przez Dyrektora Departamentu Utrzymania Taboru.
4. W przypadku zakwalifikowania EZT do skreślenia z rejestru pojazdów kolejowych Spółki, Przewodniczący komisji zgodnie z obowiązującą wewnętrzną procedurą, przedkłada na posiedzenie Zarządu „Koleje Małopolskie” sp. z o.o. następujące dokumenty:
  - a) wniosek o podjęcie uchwały lub odpowiednie uzasadnienie decyzji w sprawie skreślenia danego EZT z rejestru pojazdów kolejowych Spółki,



- b) protokół oceny stanu technicznego pojazdu, jako załącznik do wniosku lub uzasadnienia decyzji,
  - c) projekt uchwały Zarządu „Koleje Małopolskie” spółka z o.o. w sprawie skreślenia EZT z rejestru pojazdów kolejowych Spółki, jako załącznik do wniosku lub uzasadnienia decyzji, w szczególności postanowienia uchwały lub odpowiednio decyzji, powinny zawierać: tryb dalszego postępowania z pojazdem oraz zasady wykorzystania jego sprawnych części,
  - d) inne dokumenty - w razie potrzeby, w szczególności kalkulację kosztów ewentualnego przywrócenia sprawności EZT, dokumentację fotograficzną stanu technicznego, itp.
5. Decyzję w sprawie skreślenia EZT z rejestru pojazdów kolejowych Spółki oraz dalszego postępowania ze skreślonym pojazdem, zależnie od wartości księgowej netto pojazdu (na dzień sporządzenia protokołu oceny stanu technicznego), podejmuje Zarząd Spółki „Koleje Małopolskie” spółka z o. o. poprzez podjęcie uchwały.
6. Tryb postępowania z EZT przewidzianym do skreślenia z rejestru pojazdów kolejowych Spółki z powodu zamiaru zbycia tego pojazdu przez Spółkę, jest ustalany indywidualnie przez Zarząd Spółki „Koleje Małopolskie” sp. z o. o.

## **§ 28**

### **Zasady techniczne postępowania z częściami odzyskanymi podczas fizycznej likwidacji pojazdu**

1. Sprawne zespoły, podzespoły lub elementy EZT skreślonego z rejestru pojazdów kolejowych Spółki, mogą zostać użyte w innych eksploatowanych pojazdach.
2. Przed zamontowaniem odzyskanych zespołów, podzespołów i elementów, należy dokonać ich dokładnego sprawdzenia, a w razie potrzeby przywrócić je do właściwego stanu technicznego i wymagań jak po przeglądzie z poziomu utrzymania P4 dla pojazdów. Departament Utrzymania Taboru wydaje stosowne polecenia w tym zakresie.
3. Zasady rozliczenia złomu i części odzyskanych w procesie fizycznej likwidacji pojazdów określają odrębne przepisy finansowe i magazynowe Spółki.
4. Podczas likwidacji EZT w pierwszej kolejności należy uwzględnić zalecenia producenta pojazdu zawarte w dokumentacji DTR dotyczące utylizacji i zasad recyklingu podzespołów pojazdu.

## **ROZDZIAŁ VIII ZAŁĄCZNIKI**

(wzory załączników znajdują się na kolejnych stronach instrukcji)

**Załącznik nr 1.**  
**Wykaz zewnętrznych podmiotów gospodarczych**  
**wykonujących prace w zakresie utrzymania pojazdów trakcyjnych**

**WYKAZ ZEWNĘTRZNYCH PODMIOTÓW GOSPODARCZYCH**  
**WYKONUJĄCYCH PRACE W ZAKRESIE UTRZYMANIA POJAZDÓW TRAKCYNYCH**

L.p.	Dane identyfikacyjne podmiotu zewnętrznego	Wykaz typów i serii pojazdów trakcyjnych	Poziomy utrzymania	Podstawa i okres zobowiązania
1.				
2.				
3.				
4.				
5.				
6.				
7.				
9.				
10.				
11.				

**Załącznik nr 2.**  
**Wykaz dokumentacji systemu utrzymania DSU pojazdów trakcyjnych**

**WYKAZ DOKUMENTACJI SYSTEMU UTRZYMANIA DSU POJAZDÓW TRAKCYJNYCH**

Lp.	Typ pojazdu	DSU	Poziomy utrzymania	Data ostatniej aktualizacji
1.				
2.				
3.				
4.				
5.				
6.				
7.				
8.				
9.				
10.				
11.				
12.				

**Załącznik nr 3.**  
**Zaświadczenie o przywróceniu do eksploatacji**

**„Koleje Małopolskie” sp. z o.o.**

**Zaświadczenie o przywróceniu do eksploatacji**

**nr 1** .....

Stwierdza się, że pojazd serii ..... nr .....

- po zrealizowanym poziomie utrzymania pojazdu kolejowego <sup>2</sup>: **P1 P2 P3 P4 P5**
- po naprawie (awaryjna, bieżąca) <sup>2</sup>: **NA NB**

wykonanej przez ..... został dopuszczony do użytkowania w dniu .....,  
(nazwa podmiotu wykonującego naprawę)

godz. .... i przywrócony do eksploatacji bez ograniczeń / z ograniczeniami \*

Przebieg pojazdu: .....

Ograniczenia użytkowania: .....

.....  
.....  
.....

.....  
(miejsce i data wydania dokumentu)

.....  
(imię, nazwisko, podpis, stanowisko służbowe)

Dodatkowe adnotacje:

.....  
.....

**Uwaga:**

1. W numerze podajemy kolejno: serię oraz numer pojazdu / kolejny numer przywrócenia pojazdu wynikający z ostatniego wpisu do Książki pokładowej tego pojazdu / rok.
  2. Zakreślić zrealizowany poziom utrzymania lub rodzaj wykonanej naprawy znakiem „O”.
- \* - niepotrzebne skreślić

**UWAGA:** „Zaświadczenie o przywróceniu do eksploatacji” jest dokumentem, o którym mówi art. 2 lit. d rozporządzenia (UE) nr 2019/779.

**Załącznik nr 4.**  
**Protokół komisyjnych oględzin pojazdu trakcyjnego**  
**kierowanego do naprawy okresowej z poziomu utrzymania**

Protokół nr .....

**PROTOKÓŁ KOMISYJNYCH OGLĘDZIN POJAZDU KOLEJOWEGO**  
**KIEROWANEGO DO NAPRAWY OKRESOWEJ Z POZIOMU UTRZYMANIA\* P4 P5**

Seria ..... nr ..... ; Typ ..... nr .....

Nazwa użytkownika pojazdu: .....

Rodzaj ostatniej naprawy okresowej: .....

Data wykonania ostatniej naprawy okresowej: .....

Przebieg pojazdu od ostatniej naprawy okresowej: .....

Miejsce i data oględzin pojazdu: .....

Aktualny przebieg: .....

**Stan techniczny pojazdu kolejowego**

Na podstawie oględzin pojazdu kolejowego stwierdzono następujące ważniejsze uszkodzenia i braki:

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

\* zaznaczyć właściwe



**Załącznik nr 5.  
Protokół zdawczo – odbiorczy  
przekazania pojazdu do naprawy**

Protokół nr .....

....., dnia .....  
(pieczęć zakładu wykonującego naprawę) (miejsowość)

**Protokół zdawczo-odbiorczy przekazania pojazdu do naprawy**

Pojazd serii ..... nr ....., typ ..... nr ..... dostarczony w stanie czynnym / nieczynnym \* z .....

w celu wykonania naprawy: **awaryjnej / okresowej P4 , okresowej P5 \***

Termin naprawy: od ..... do ..... (ilość dni .....)

wg umowy nr ..... z dnia .....

1. W czasie komisyjnego przyjęcia pojazdu stwierdzono:

.....  
.....  
.....

2. Dokumenty dostarczone wraz z pojazdem:

2.1. Protokół komisyjnych oględzin pojazdu .....

2.2. Książka elektrycznego pojazdu trakcyjnego .....

2.3. Dokumentacja rejestracyjna zbiorników sprężonego powietrza .....

2.4. Książka pokładowa pojazdu .....

2.5. inne dokumenty .....

.....  
.....

.....  
podpis przedstawiciela Użytkownika pojazdu

.....  
podpis przyjmującego pojazd do naprawy

**Załącznik nr 6.**  
**Protokół oceny stanu technicznego pojazdu trakcyjnego**  
**kwalifikowanego do naprawy awaryjnej**

Protokół nr .....

**Protokół oceny stanu technicznego pojazdu kolejowego**  
**serii ..... nr .....**  
**kwalifikowanego do naprawy awaryjnej**

- 1) Dysponent .....
- 2) Rok budowy pojazdu: .....
- 3) Producent pojazdu: .....
- 4) Data i miejsce wystąpienia awarii: .....
- 5) Rodzaj awarii / uszkodzenia: .....
- 6) Nr świadectwa sprawności technicznej pojazdu kolejowego / lub zaświadczenia o przywróceniu do eksploatacji: .....
- 7) Data i przebieg pojazdu kolejowego od ostatniej naprawy okresowej:
  - a) naprawa z poziomu utrzymania **P5**  
.....  
(data) (przebieg w km)
  - b) naprawa z poziomu utrzymania **P4**  
.....  
(data) (przebieg w km)
- 8) Opis stanu technicznego ważniejszych zespołów i podzespołów
  - a) nadwozie pojazdu: .....
  - b) zgarniacze
  - c) sprzęgi czołowe: .....
  - d) ramy wózków: .....
  - e) zestawy kołowe: .....
  - f) urządzenia hamulcowe: .....



- g) silniki trakcyjne: .....
- h) elektryczne urządzenia pomocnicze: .....
- i) sprężarki powietrza: .....
- j) odbieraki prądu: .....
- k) inne: .....

9) Pojazd kwalifikuje się do naprawy .....

10) Uwagi i dodatkowe adnotacje:

.....  
.....  
.....  
.....

**Skład komisji:**

1.	.....	.....	.....
2.	.....	.....	.....
3.	.....	.....	.....
4.	.....	.....	.....
	(imię i nazwisko)	(stanowisko)	(podpis)

....., dnia .....

**Załącznik nr 7.**  
**Orzeczenie techniczne w sprawie dopuszczenia do przewozu  
pojazdu trakcyjnego w stanie czynnym / nieczynnym**

Nr orzeczenia .....

....., dnia .....

(pieczęć zakładu/komórki wystawiającej)

(miejsowość)

**ORZECZENIE TECHNICZNE**

**w sprawie dopuszczenia do przewozu pojazdu trakcyjnego  
w stanie czynnym / nieczynnym\***

**Dane identyfikacyjne pojazdu trakcyjnego:**

1. Pojazd serii ..... nr ....., typ ..... nr .....
2. Nazwa dysponenta : .....

**Trasa przejazdu:**

miejsce nadania: ....., miejsce przeznaczenia .....

**Ograniczenia dotyczą:**

1. wymiary skrajni: .....
2. masy własnej: .....
3. szybkości maksymalnej: .....
4. stanu technicznego: .....
5. inne niż podane w pkt 1 ÷ 4: .....

Wyżej wymieniony pojazd trakcyjny dopuszcza / nie dopuszcza\* się do przewozu bez ograniczeń / z ograniczeniami \*

.....  
(pieczęć i podpis wydającego orzeczenie)

\* Niepotrzebne skreślić

**Załącznik nr 8.**  
**Orzeczenie techniczne na okoliczność opóźnienia lub odwołania**  
**pociągu z powodu uszkodzenia pojazdu**

Nr orzeczenia .....

....., dnia .....

(pieczęć Spółki)

(miejsowość)

**ORZECZENIE TECHNICZNE**

**na okoliczność opóźnienia lub odwołania pociągu z powodu uszkodzenia pojazdu**

Orzeczenie techniczne sporządzono w Spółce .....  
w sprawie uszkodzenia pojazdu serii ..... nr ....., na szlaku / w stacji\*  
....., w dniu ..... podczas prowadzenia  
pociągu nr .....

1. Ostatni przegląd pojazdu z poziomu utrzymania **P1** wykonany  
w ..... dnia .....  
przebieg od ostatniego przeglądu wynosi ..... km.
2. Ostatni przegląd pojazdu z poziomu utrzymania **P2** wykonany  
w ..... dnia .....  
przebieg od ostatniego przeglądu wynosi ..... km.
3. Nazwa uszkodzonej części lub podzespołu (podać także nr fabryczny, datę, rodzaj,  
ewentualnie zakres i miejsce ostatniej naprawy, datę produkcji): .....  
.....  
.....  
.....
4. Opis stwierdzonych uszkodzeń lub nieprawidłowości w działaniu urządzeń: .....  
.....  
.....

.....  
.....  
.....

Wnioski komisji: .....

.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....

5. Uwagi względnie załączniki do orzeczenia: .....

.....  
.....  
.....  
.....  
.....

6. Skład komisji:

1.	.....	.....	.....
2.	.....	.....	.....
3.	.....	.....	.....
4.	.....	.....	.....

Imię i nazwisko

stanowisko

podpis

\* niepotrzebne skreślić

**Załącznik nr 9.**  
**Protokół oceny stanu technicznego pojazdu trakcyjnego**  
**kwalifikowanego do skreślenia z rejestru pojazdów kolejowych**

Protokół nr .....

**Protokół oceny stanu technicznego pojazdu trakcyjnego**  
**serii ..... nr ..... ; typu ..... nr .....**  
**kwalifikowanego do skreślenia z rejestru pojazdów kolejowych**

1. Dysponent .....
2. Rok budowy pojazdu: .....
3. Producent pojazdu: .....
4. Data wystąpienia i rodzaj awarii: .....
5. Data wycofania z eksploatacji: .....
6. Przebieg pojazdu: .....
7. Data i przebieg pojazdu od ostatniej naprawy okresowej:
  - a) Naprawa z poziomu utrzymania P4  
.....  
(data) (przebieg w km)
  - b) Naprawa z poziomu utrzymania P5  
.....  
(data) (przebieg w km)
8. Opis stanu technicznego ważniejszych zespołów i podzespołów
  - a) nadwozie pojazdu: .....
  - b) sprzęgi automatyczne: .....
  - c) ramy wózków: .....
  - d) zestawy kołowe: .....
  - e) urządzenia hamulcowe: .....
  - f) silniki trakcyjne: .....
  - g) przekładnie osiowe: .....
  - h) elektryczne urządzenia pomocnicze: .....
  - i) sprężarki powietrza: .....

- j) odbieraki prądu: .....
- k) elementy usprężynowania pojazdu: .....
- l) inne: .....
- .....
- .....
- .....
- .....
- .....

9. Przewidziane do odzysku zespoły, podzespoły i elementy oraz ich szacunkowa wartość:

- a) .....
- b) .....
- c) .....
- d) .....
- e) .....
- f) .....
- g) .....
- h) .....

10. Złom.

Przybliżona waga złomu metali kolorowych (kg)	Szacunkowa wartość (zł)
Miedź .....	.....
Aluminium .....	.....
Mosiądz + brąz .....	.....
Przybliżona waga złomu stalowego i żeliwa (kg)	Szacunkowa wartość (zł)
.....	.....

11. Przybliżona całkowita wartość pojazdu (suma) .....

12. Początkowa / aktualna wartość inwentarzowa pojazdu oraz procent zamortyzowania:

..... zł      ..... zł      ..... %  
 wartość początkowa      wartość aktualna      amortyzacja

- wartość początkowa słownie: .....
- wartość aktualna słownie: .....
- procent zamortyzowania słownie: .....

13. Pojazd kwalifikuje się do .....

14. Uwagi / załączniki do orzeczenia: .....

.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....

**Skład komisji:**

1.	.....	.....	.....
2.	.....	.....	.....
3.	.....	.....	.....
4.	.....	.....	.....
5.	.....	.....	.....
	Imię i nazwisko	stanowisko	podpis

....., dnia .....

ZATWIERDZAM

.....  
(podpis zatwierdzającego)

**Załącznik nr 10.**  
**Książka elektrycznego pojazdu trakcyjnego**

**Książka elektrycznego pojazdu trakcyjnego - Okładka**

„Koleje Małopolskie” spółka z o.o.

.....

**KSIAŻKA**  
**ELEKTRYCZNEGO POJAZDU TRAKCYJNEGO**



**Książka elektrycznego pojazdu trakcyjnego - Strona 1**

„Koleje Małopolskie” spółka z o.o.

Nr ewidencyjny .....

**KSIAŻKA ELEKTRYCZNEGO  
POJAZDU TRAKCYJNEGO**

.....  
(rodzaj pojazdu)

Nr inwentarzowy .....

Seria .....

Nr .....

Identyfikator literowy państwa rejestracji .....

Identyfikator literowy eksploatującego pojazd .....

Identyfikator cyfrowy eksploatującego pojazd .....

Założono dnia .....

Ukończono zapisy dnia .....

**Książka elektrycznego pojazdu trakcyjnego - Strona 3**

- 3 -

**SPIS TREŚCI**

	Strona
<b>Formularz 1</b>	
Wytyczne o prowadzeniu, przechowywaniu i przekazywaniu książki .....	4
Przyjęcie i zakwalifikowanie pojazdu do ruchu na sieci PKP .....	5
a) Akt uznania do ruchu .....	5
b) Wykaz podstawowych rysunków, schematów i opisów .....	5
c) Zdjęcie (fotografia) elektrycznego pojazdu kolejowego .....	6
d) Rysunek schematyczny .....	6
<b>Załącznik 1</b>	
Charakterystyka graficzna $F = f(V)$ – siły w funkcji prędkości .....	7
<b>Załącznik 2</b>	
Charakterystyka graficzna $F = f(V)$ – prędkości w funkcji prądu .....	7
<b>Formularz 2</b>	
Charakterystyka elektrycznego pojazdu kolejowego i ważniejszych urządzeń	
a) Charakterystyka eksploatacyjno - konstrukcyjna pojazdu ....	9
b) Inne urządzenia i maszyny .....	10
c) Urządzenia elektryczne .....	10
d) Silniki trakcyjne .....	12
<b>Formularz 3</b>	
Przekazanie albo delegowanie pojazdu kolejowego .....	13 – 18
<b>Formularz 4</b>	
Przebieg okresu gwarancyjnego .....	19 – 28
<b>Formularz 5</b>	
Przebieg pracy w roku .....	29 – 70
<b>Formularz 6</b>	
Naprawy okresowe i wypadkowe oraz ulepszenia konstrukcyjne (modernizacja) taboru	71 – 112
<b>Formularz 7</b>	
Aktualne numer silników trakcyjnych .....	113 – 124
<b>Formularz 8</b>	
Aktualne numery przetwornic głównych i sprzężarek .....	125 – 132
<b>Formularz 9</b>	
Aktualne numery zestawów kołowych .....	133 – 142
<b>Formularz 10</b>	
Wymiana podzespołów (nieobjętych oddzielnym formularzem) .....	143 – 155
<b>Formularz 11</b>	
Zakres nastawienia przekaźników i wyłącznika szybkiego .....	156 – 158
<b>Formularz 12</b>	
Sprawdzanie nacisku kół na szyny .....	159 – 176
<b>Formularz 13</b>	
Sprzęt inwentarzowy na elektrycznym pojeździe kolejowym .....	177 – 186
<b>Formularz 14</b>	
Skreślenie z inwentarza (kasacja) elektrycznego pojazdu trakcyjnego .....	187
Kieszeń do przechowywania luźnych kart podzespołów (wewnętrzna prawa strona okładki)	

## Książka elektrycznego pojazdu trakcyjnego - Strona 4

- 4 -

### WYTYCZNE

o prowadzeniu, przechowywaniu i przekazywaniu książki elektrycznego pojazdu trakcyjnego

#### § 1.

##### Postanowienia ogólne

1. Dla zobrazowania i utrwalenia całokształtu przebiegu (historii) pracy, dokonywanych napraw oraz zmian techniczno - konstrukcyjnych elektrycznych pojazdów trakcyjnych należy prowadzić jednolite książki dla tych pojazdów trakcyjnych.
2. Z danych zamieszczanych w książkach pojazdów trakcyjnych mogą korzystać wyłącznie jednostki służbowe Spółki i organa nadrzędne w celach kontrolnych lub techniczno – konstrukcyjnych.

#### § 2.

##### Założenia, prowadzenie i przechowywanie książki

1. Dla każdego elektrycznego pojazdu trakcyjnego będącego na inwentarzu „Koleje Małopolskie” sp. z o. o. zakłada się w jednym egzemplarzu osobną książkę i prowadzi się ją na bieżąco (przez około 40 lat), aż do skreślenia pojazdu z inwentarza.
2. Po skreśleniu pojazdu kolejowego z inwentarza książkę tego pojazdu, po uprzednim zakończeniu zapisów, należy przekazać do Departamentu Utrzymania Taboru.
3. Wypełnianie tytułów i poszczególnych rubryk formularzy (stronic) książek należy dokonywać starannie i czytelnie, używając w tym celu czarnego tuszu lub trwałego atramentu i w miarę możliwości posługiwać się pismem technicznym.
4. Książki przechowuje się w Departamencie Utrzymania Taboru, zabezpieczone przed zagięciem, uszkodzeniem i zabrudzeniem. Należy pamiętać, że raz zaprowadzana książka ma służyć na cały okres istnienia pojazdu, dlatego musi być odpowiednio chroniona od niszczenia.
5. Wszystkie stronic książki powinny być ponumerowane, posznurowane i opieczętowane.

#### § 3.

##### Karty podzespołów elektrycznego pojazdu trakcyjnego

1. W skład każdej książki, niezależnie od jej formularzy wchodzi także oddzielnie (luźne) karty podzespołów elektrycznego pojazdu trakcyjnego, które prowadzi się w 2 egzemplarzach.
2. Egzemplarz pierwszy karty każdego podzespołu zamontowanego w pojeździe trakcyjnym jest przechowywany w kieszeni umieszczonej na 3 stronie okładki niniejszej książki.
3. Egzemplarz drugi karty każdego podzespołu (duplikat) zakładają Zakłady dokonujące naprawy – (przy pierwszej naprawie danego podzespołu), - który pozostaje na stałe w zakładzie naprawczym.
4. Dla podzespołów niezamontowanych na pojazdy trakcyjne (będących luzem, w zapasie itp.) zakłada się je oddzielnie.
5. Z chwilą zamontowania podzespołu na pojazd trakcyjny, kartę tego podzespołu należy natychmiast włożyć do właściwej książki elektrycznego pojazdu kolejowego.
6. W przypadku przemontowania podzespołu z jednego pojazdu na drugi, kartę tego podzespołu należy natychmiast przełożyć z jednej książki do drugiej.

#### § 4.

##### Przekazywanie książki

1. Przekazując albo delegując pojazd trakcyjny do innej jednostki służbowej lub też wysyłając go do naprawy do Zakładu dokonującego naprawy – należy, po dokonaniu odpowiednich zapisów we właściwych formularzach książki i kartach podzespołów – książkę przesłać za pokwitowaniem jednostce służbowej, która przyjmuje pojazd.
2. Jednostka służbowa przyjmująca pojazd dokonuje także odpowiednie zapisy i od tej chwili jest obowiązana prowadzić nadal książkę i karty podzespołów w zakresie wynikającym z jej charakteru.

## Książka elektrycznego pojazdu trakcyjnego - Strona 5

- 5 -

„Koleje Małopolskie” spółka z o. o.

## Przyjęcie i zakwalifikowanie pojazdu do ruchu na sieci PKP

a) Akt uznania do ruchu.....seria.....Nr.....  
 (pojazdu - lok. EZT)

Nr inwentarzowy ..... zbudowany przez .....  
 w roku ..... nr fab. ....

Na podstawie protokołu z:

1. prób statycznych i napięciowych z dnia.....
2. jazdy próbnej luzem na trasie .....z dnia.....
3. jazdy próbnej z poc. ....z dnia.....  
 - na trasie .....  
 - .....  
 - .....

(podać szczegółowo trasy jazd)

4. oględzin i prób końcowych ..... z dnia.....

5. ....

(podać inne niewymienione próby)

pojazd uznano za odpowiadający całkowicie przepisom PKP (warunkom technicznym)

.....i zakwalifikowano do ruchu .....  
 (miejsowość)

dnia ..... 20.....r.

Stempel .....

Dyrektor Departamentu

.....  
 (imię i nazwisko, podpis)

## b) wykaz rysunków, schematów i opisów

L.p.	Nazwa rysunku, schematu lub opisu	Nr katalogowy	Miejsce przechowywania (jednostka służbowa)	Uwagi, podpis upoważnionego i podpis jednostki służbowej

**Książka elektrycznego pojazdu trakcyjnego - Strona 6**

- 6 -

c) zdjęcie (fotografia) elektrycznego pojazdu trakcyjnego (widok częściowo z przodu i z boku – wymiary 6x9)

(miejsce na wklejenie fotografii)

d) Rysunek schematyczny z wymiarami (widok z przodu i z boku – wymiary 90x170)

(miejsce na wklejenie fotografii)

**Książka elektrycznego pojazdu trakcyjnego - Strona 7**

- 7 -

**Załącznik 1**

Charakterystyka graficzna  $F=(V)$

(miejsce na wklejenie wykresów)

**Załącznik 2**

charakterystyka graficzna  $V=f(J)$

(miejsce na wklejenie wykresów)

## Książka elektrycznego pojazdu trakcyjnego - Strona 9

- 9 -

## Formularz 2

Charakterystyka elektrycznego pojazdu trakcyjnego i ważniejszych urządzeń (podzespołów).

## a) Charakterystyka eksploatacyjno - trakcyjna pojazdu

- |   |                        |
|---|------------------------|
| 1. Rodzaj pojazdu i przeznaczenie                     | .....                  |
| 2. Rok budowy   | .....                  |
| 3. Producent  | .....                  |
| 4. Układ osi  | .....                  |
| Ustawienie wagonów                                    | .....                  |
| 5. Liczba osi: ogólna:                                | .....                  |
| osi napędnych   | .....                  |
| 6. Szerokość toru (prześwit)                          | mm .....               |
| 7. Napięcie sieci trakcyjnej                          | V .....                |
| 8. Zmienność napięcia trakcyjnego                     | V .....                |
| 9. maksymalna prędkość eksploatacyjna                 | km/godz. ....          |
| 10. Moc znamionowa pojazdu                            | kW .....               |
| 11. Średnie przyspieszenie rozruchu (od 0 do 40 km/h) | m/s <sup>2</sup> ..... |
| 12. Opóźnienie hamowania                              | m/s <sup>2</sup> ..... |
| Opóźnienie przy hamowaniu awaryjnym                   | m/s <sup>2</sup> ..... |
| 13. System hamulca                                    | .....                  |
| 14. Typ wózka napędowego                              | .....                  |
| 15. Typ wózka tocznego                                | .....                  |
| 16. Rozstawienie osi kół napędnych                    | mm .....               |
| 17. Rozstawienie osi kół tocznych                     | mm .....               |
| 18. Średnica kół napędnych                            | mm .....               |
| tocznych  | mm .....               |
| 19. Łożyska osiowe typ                                | .....                  |
| 20. Sposób przenoszenia napędu / przekładnia          | .....                  |
| 21. masa własna pojazdu:                              | kG .....               |
| 22. masa brutto pojazdu:                              | kG .....               |
| 23. Max nacisk osi na tor                             | kG .....               |
| 24. Całkowita długość pojazdu                         | mm .....               |
| 25. Maksymalna szerokość pojazdu                      | mm .....               |
| 26. Maksymalna wysokość pojazdu                       | mm .....               |
| 27. Rozstaw czopów skrętu                             | mm .....               |
| 28. Skrajnia pojazdu                                  | .....                  |
| .....   | .....                  |



## Książka elektrycznego pojazdu trakcyjnego - Strona 10

- 10 -

29. Rodzaj sterowania	.....
30. Rodzaj rozrządu	.....
31. Eksploatacyjny zakres temperatur otoczenia pracy pojazdu	..... / .....
32. Przestrzeń pasażerska	.....
33. Układ miejsc siedzących	.....
.....	.....
34. Liczba miejsc siedzących / w tym uchylnych:	..... / .....
35. Liczba miejsc stojących:	.....
36. Liczba miejsc ogólna	.....
37. Liczba miejsc na wózki dla osób niepełnosprawnych	.....
38. Liczba drzwi wejściowych dla pasażerów po jednej stronie	.....
39. Szerokość drzwi wejściowych	mm .....
40. Wysokość podłogi w strefie wejść:	mm .....
Przejścia między wagonami	.....
41. Powierzchnia przedziału bagażowego	m <sup>2</sup> .....
42. Liczba toalet	szt. ....
Wyposażenie, przystosowanie toalet	.....
.....	.....
.....	.....
43. Inne	.....
.....	.....
.....	.....
.....	.....
<b>b) Silniki trakcyjne</b>	
1. Typ silnika	.....
2. Liczba silników	szt. ....
3. Rodzaj silnika	.....
4. napięcie silnika	V. ....
5. Moc silnika	kW .....
6. Max natężenie prądu silnika	A .....
7. obroty silnika	obr./min .....
8. Rodzaj zawieszenia silnika	.....
9. Izolacja, klasa izolacji silnika	.....
10. Inne	.....
.....	.....
.....	.....

**c) Urządzenia elektryczne**

- |   |           |
|---|-----------|
| 1. Odbierak prądu, rodzaj, typ, nacisk na sieć        | .....     |
| 2. Wyłącznik szybki                                   | .....     |
| 3. Ochrona odgromowa                                  | .....     |
| 4. Bateria akumulatorów rodzaj, typ                   | .....     |
| Liczba ogniw  | szt. .... |
| Pojemność   | Ah .....  |
| 5a. Przetwornice rodzaj, typ                          | .....     |
| 5b. Przetwornice rodzaj, typ                          | .....     |
| 6. Układ wentylacji, klimatyzacji, ogrzewania         | .....     |
| .....   | .....     |
| .....   | .....     |
| .....   | .....     |
| 6. Ogrzewanie rodzaj                                  | .....     |
| Typ grzejników, liczba                                | .....     |
| Napięcie grzejnika                                    | V .....   |
| Moc grzejnika   | kW .....  |
| 7. Oświetlenie rodzaj                                 | .....     |
| napięcie oświetlenia                                  | V .....   |
| 8. Wysokość napięcia obwodu rozrząd. i (obw. pomocn.) | V .....   |
| 9. Czuwak jazdy                                       | .....     |
| 9. Europejski System Sterowania Pociągiem /ETCS/      | .....     |
| 10. Inne  | .....     |
| .....   | .....     |
| .....   | .....     |





## Książka elektrycznego pojazdu trakcyjnego - Strony 29 – 70

- 29 -

Formularz 5

## Przebieg pracy w roku .....

Miesiąc	Przebieg w tys. km od ostatniej naprawy okresowej	Miesięczny przebieg w tys. km	Data			Powód wycofania z ruchu	Miejsce naprawy	Liczba dni			Podpis upoważnionego
			wycofania z ruchu	postój w naprawie liczba dni	oddanie do ruchu			pracy	wolnych	napraw	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
styczeń											
							Razem:				
luty											
							Razem:				
marzec											
							Razem:				
kwiecień											
							Razem:				
maj											
							Razem:				
czerwiec											
							Razem:				
lipiec											
							Razem:				
sierpień											
							Razem:				
wrzesień											
							Razem:				
październik											
							Razem:				
listopad											
							Razem:				
grudzień											
							Razem:				
ra- zem											









## Aktualne numery zestawów kołowych

Podpis upoważnionego i stempel jednostki organizacyjnej													
Kolejność zestawów – licząc od kabiny A	XVI												
	XV												
	XIV												
	XIII												
	XII												
	XI												
	X												
	IX												
	VIII												
	VII												
	VI												
	V												
	IV												
	III												
	II												
	I												
Data													



- 156 -

**Formularz 11****Zakres nastawień przekaźników i wyłącznika szybkiego**

Data nastawienia i kontroli	Zlecenie (podać nr pisma)	Przełącznik										Wyłącznik szybki.	Podpis upoważnionego i stempel jednostki organizacyjnej
		Samoczynnego rozruchu	Różnicowy	Zanikowo - napięciowy	Nadmiarowy wszystkich silników	Nadmiarowy 1 pary silników	Nadmiarowy prze- twornic głównych	Nadmiarowy ogrze- wania lokomotywy	Nadmiarowy ogrzewania pociągu	Nadmiarowy silnika wentylat.			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	
	<i>Podczas próby z dawczo – odbiorczej</i>	A	A	V	A	A	A	A	A	A	A		
		Nr	Nr	Nr	Nr	Nr	Nr	Nr	Nr	Nr	Nr	Nr	

## Sprawdzenie nacisku kół na szyny

Data powód sprawdzenia	Nr zestawu	Nacisk w kG		Nacisk zestawu	Schemat rozstawienia osi: u w a g i: podpis upoważnionego i stempel jednostki organizacyjnej
		koła prawego	koła lewego		
1	2	3	4	5	6

**Książka elektrycznego pojazdu trakcyjnego - Strony 177 – 186**

- 177-

**Formularz 13****Sprzęt inwentarzowy na elektrycznym pojeździe trakcyjnym**

Lp.	Nazwa sprzętu	Jedn. miary	Według		Podpis upoważnionego i stempel jednostki organizacyjnej
			normy lub katalogu (mianownictwa)	symbolu inwentarzewego lub rysunku	
1	2	3	4	5	6

## Książka elektrycznego pojazdu trakcyjnego - Strona 187

- 187 -

## Formularz 14

„Koleje Małopolskie” sp. z o. o.

Skreślenie z inwentarza (kasacja) elektrycznego  
pojazdu trakcyjnego..... seria .....Nr .....  
(lok., elektr., zesp. trakc.)Nr inwentarzowy ..... oddany do ruchu dnia ..... roku ..... wprowadzone  
zmiany konstrukcyjne (wpływające na charakterystykę ruchową) ..........  
oraz dokonane naprawy główne:

- 1) ..... rok .....
- 2) ..... rok .....
- 3) ..... rok .....
- 4) ..... rok .....
- 5) ..... rok .....
- 6) ..... rok .....

Na podstawie orzeczenia Komisji zwołanej przez ..... w dniu ..... roku .....  
oraz sporządzonego protokołu ..... z dnia ..... roku ..... skreślono  
z inwentarza....., dnia ..... 20.....r.

(miejscowość)

Dyrektor Departamentu

.....  
(stempel jednostki)  
(imię i nazwisko, podpis)

**Załącznik nr 11.**  
**Książka pokładowa pojazdu**

"Koleje Małopolskie" sp. z o.o.



**KSIAŻKA POKŁADOWA  
POJAZDU**

.....  
(seria pojazdu trakcyjnego)

.....  
(numer pojazdu trakcyjnego)

.....  
Rozpoczęcie w dniu.....

.....  
Zakończenie w dniu.....

**„Koleje Małopolskie” sp. z o.o.**

nr EVN .....  
nr EVN .....  
nr EVN .....  
nr EVN .....  
nr EVN .....  
nr EVN .....

**KSIĄŻKA POKŁADOWA  
POJAZDU**

.....  
(pozycja, pod którą pojazd został wpisany do rejestru)

1. ....  
(rodzaj, numer i seria pojazdu trakcyjnego)

2. ....  
(data dopuszczenia do eksploatacji)

Numery fabryczne silników trakcyjnych	
w dniu: .....	
1. ....	2. ....
3. ....	4. ....
5. ....	6. ....
7. ....	8. ....

Numery fabryczne zestawów kołowych	
w dniu: .....	
1. ....	2. ....
3. ....	4. ....
5. ....	6. ....
7. ....	8. ....
9. ....	10. ....
11. ....	12. ....
13. ....	14. ....
15. ....	16. ....



## Książka pokładowa pojazdu - Strona 1

- 3 -

Lp.	Data wymiany silnika	Aktualizacja numerów fabrycznych silników trakcyjnych po wymianie								Stempel i podpis osoby aktualizującej wpis											
		Silnik	1	2	3	4	5	6	7		8										
1		Nr po wymianie																			
2		Silnik	1	2	3	4	5	6	7	8											
3		Nr po wymianie																			
4		Silnik	1	2	3	4	5	6	7	8											
5		Nr po wymianie																			
6		Silnik	1	2	3	4	5	6	7	8											
7		Nr po wymianie																			
8		Silnik	1	2	3	4	5	6	7	8											
9		Nr po wymianie																			
10		Silnik	1	2	3	4	5	6	7	8											
11		Nr po wymianie																			
12		Silnik	1	2	3	4	5	6	7	8											
13		Nr po wymianie																			
14		Silnik	1	2	3	4	5	6	7	8											
15		Nr po wymianie																			

## Książka pokładowa pojazdu - Strona 2

- 4 -

Lp.	Data wymiany zestawu	Aktualizacja numerów fabrycznych zestawów kołowych po wymianie								Stempel i podpis osoby aktualizującej wpis			
		Zestaw	1	2	3	4	5	6	7		8		
1		Nr po wymianie											
		Zestaw	9	10	11	12	13	14	15	16			
		Nr po wymianie											
2		Zestaw	1	2	3	4	5	6	7	8			
		Nr po wymianie											
		Zestaw	9	10	11	12	13	14	15	16			
3		Nr po wymianie											
		Zestaw	1	2	3	4	5	6	7	8			
		Nr po wymianie											
4		Zestaw	9	10	11	12	13	14	15	16			
		Nr po wymianie											
		Zestaw	1	2	3	4	5	6	7	8			
5		Nr po wymianie											
		Zestaw	9	10	11	12	13	14	15	16			
		Nr po wymianie											
6		Zestaw	1	2	3	4	5	6	7	8			
		Nr po wymianie											
		Zestaw	9	10	11	12	13	14	15	16			
7		Nr po wymianie											
		Zestaw	1	2	3	4	5	6	7	8			
		Nr po wymianie											
8		Zestaw	9	10	11	12	13	14	15	16			
		Nr po wymianie											
		Zestaw	1	2	3	4	5	6	7	8			

**Książka pokładowa pojazdu - Strony 5 – 206  
Część 1**

**Część I**

Data, godzina i miejsce przyjęcia pojazdu (podpis i pieczęćka)		Informacja o stanie urządzeń Automatyki Bezpieczeństwa Pociągu, urządzeń radiolączności oraz o ogólnym stanie technicznym i wyposażeniu pojazdu trakcyjnego. Przekazanie obowiązujących rozkazów pisemnych.				Data, godzina i miejsce zdania pojazdu																					
<table border="1"> <tr> <td>1</td> <td>Stan licznika po PU</td> <td>Radotelefon, SHP, CA</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>2</td> <td>Stan licznika przy zdaniu służby</td> <td>Świadectwo spr. technicznej ważne do</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>3</td> <td>Ilość przejechanych kilometrów po PU (kolumny 2-1)</td> <td>Wyposażenie zgodne z wykazem</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>4</td> <td>Ilość dni po PU</td> <td>Przekazując rozkaz pisemny „O” nr</td> <td></td> <td></td> </tr> </table>		1	Stan licznika po PU	Radotelefon, SHP, CA			2	Stan licznika przy zdaniu służby	Świadectwo spr. technicznej ważne do			3	Ilość przejechanych kilometrów po PU (kolumny 2-1)	Wyposażenie zgodne z wykazem			4	Ilość dni po PU	Przekazując rozkaz pisemny „O” nr								
		1	Stan licznika po PU	Radotelefon, SHP, CA																							
		2	Stan licznika przy zdaniu służby	Świadectwo spr. technicznej ważne do																							
		3	Ilość przejechanych kilometrów po PU (kolumny 2-1)	Wyposażenie zgodne z wykazem																							
4	Ilość dni po PU	Przekazując rozkaz pisemny „O” nr																									

**Książka pokładowa pojazdu - Strony 207 – 283**  
**Część 2**

**Część II**

Usterki, które wystąpiły w trakcie pracy pojazdu, potwierdzenie ich usunięcia przez Serwis lub osoby uprawnione.  
 Poziom utrzymanie i inne czynności przeglądowo-naprawcze

Data, godzina i miejsce	Rodzaj (krótki opis) usterki (podpis maszynisty) Wyłączenie pojazdu trakcyjnego z ruchu. Poziom utrzymanie. Włączenie pojazdu trakcyjnego do ruchu.	Potwierdzenie usunięcia usterki, data, godzina i podpis wykonującego czynności przeglądowo-naprawcze	Uwagi

**Załącznik nr 12.  
Druk reklamacji**

(Zakład zgłaszający reklamację)	..... dnia .....
<b>Nr zgłoszenia reklamacyjnego:</b> ..... <b>Nr RMS (KMŁ):</b> .....	(Adresat reklamacji)

## REKLAMACJA

ZGŁOSZENIE REKLAMACYJNE

Lp.	Seria pojazdu	Nr pojazdu	Podstawa reklamacji
1.			
2.			

<b>Opis zgłaszanej usterki / nieprawidłowości:</b>
<b>Status pojazdu:</b> w eksploatacji / wyłączony z eksploatacji * w dniu ..... o godzinie ..... Miejsce postoju wyłączonego pojazdu: .....
<b>Proponowany sposób i termin załatwienia:</b> ..... kontakt telefoniczny: .....
<b>Dodatkowe uwagi / spostrzeżenia:</b>

**Otrzymują:**

1. ....
2. ....
3. ....

.....

/ Pieczęć i podpis /

\* niepotrzebne skreślić