

**INSTRUKCJA
O UTRZYMANIU POJAZDÓW
TRAKCYJNYCH
Bt-3**

2010r.

[illegible]

WYKAZ
stanowisk w PKP Intercity S.A. na których wymagane jest
posiadanie Instrukcji Bt-3 do użytku służbowego

1. W Centrali Spółki:

- 1) członek Zarządu PKP Intercity S.A. – dyrektor techniczny,
- 2) kierownicy komórek organizacyjnych właściwych do spraw utrzymania pojazdów trakcyjnych,
- 3) kierownicy komórek organizacyjnych właściwych do spraw eksploatacji pojazdów trakcyjnych,
- 4) kierownik komórki organizacyjnej właściwej do spraw dokumentacji technicznej,
- 5) kierownik komórki organizacyjnej właściwej do spraw kontroli jakości,
- 6) pracownicy komórek organizacyjnych właściwych do spraw utrzymania pojazdów trakcyjnych, eksploatacji pojazdów trakcyjnych, dokumentacji technicznej odpowiedzialni za zagadnienia będące przedmiotem instrukcji,
- 7) komisarze odbiorczy.

2. W zakładach taboru Spółki:

- 1) dyrektor zakładu Spółki,
- 2) zastępcy dyrektora zakładu Spółki ds. handlowych.
- 3) zastępcy dyrektora zakładu Spółki ds. eksploatacji
- 4) naczelnik działu utrzymania i napraw taboru trakcyjnego,
- 5) naczelnik działu eksploatacji taboru trakcyjnego,
- 6) naczelnik działu dyspozytury,
- 7) naczelnik działu kontroli wewnętrznej,
- 8) naczelnicy sekcji utrzymania i napraw oraz naczelnicy sekcji eksploatacji taboru trakcyjnego,
- 9) mistrzowie, rewidenci, brygadziści, i inni wyznaczeni pracownicy wykonujący czynności związane z utrzymaniem pojazdów trakcyjnych,
- 10) pracownicy administracji działu oraz sekcji utrzymania i napraw taboru trakcyjnego,
- 11) pracownicy administracji działu oraz sekcji eksploatacji taboru trakcyjnego odpowiedzialni za zagadnienia będące przedmiotem instrukcji,
- 12) dyspozytorzy,
- 13) maszyniści instruktorzy,
- 14) inspektorzy bhp i p.poż.,
- 15) pracownicy odpowiedzialni za prowadzenie postępowań wyjaśniających.

SPIS TREŚCI

Rozdział I POSTANOWIENIA OGÓLNE.....	7
§1 Przedmiot instrukcji.....	7
§2 Zakres obowiązywania instrukcji.....	7
Rozdział II POJĘCIA PODSTAWOWE.....	7
§3 Określenia ogólne.....	7
§4 Budowa pojazdów trakcyjnych.....	9
§5 Utrzymanie pojazdów trakcyjnych.....	10
Rozdział III WYMAGANIA FORMALNE DLA POJAZDÓW TRAKCYJNYCH.....	14
§6 Rejestracja i znakowanie pojazdów trakcyjnych.....	14
§7 Świadectwo dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdów trakcyjnych.....	15
§8 Świadectwo sprawności technicznej pojazdów trakcyjnych.....	16
§9 Zasady dopuszczenia pojazdów trakcyjnych do eksploatacji.....	18
§10 Zasady wyłączania pojazdów trakcyjnych z eksploatacji.....	20
Rozdział IV ZASADY I WYMAGANIA ZWIĄZANE Z UTRZYMANIEM POJAZDÓW TRAKCYJNYCH.....	22
§11 Postanowienia ogólne.....	22
§12 Dokumentacja techniczna związana z utrzymaniem pojazdów trakcyjnych.....	23
§13 Planowanie i wykonywanie przeglądów.....	25
§14 Planowanie i wykonywanie napraw okresowych.....	27
§15 Gwarancja jakości napraw.....	30
§16 Kwalifikacja pojazdów trakcyjnych do naprawy bieżącej „B” wykonanie naprawy bieżącej.....	31
§17 Kwalifikacja pojazdów trakcyjnych do naprawy awaryjnej „Aw” wykonanie naprawy awaryjnej.....	33
§18 Przesyłanie pojazdów trakcyjnych do miejsca wykonania naprawy: okresowej, bieżącej lub awaryjnej.....	35
§19 Kontrola stanu technicznego pojazdów trakcyjnych w trakcie eksploatacji.....	37
§20 Zasady postępowania z pojazdami trakcyjnymi uszkodzonymi w trakcie eksploatacji.....	37
§21 Dokumenty związane z utrzymaniem pojazdów trakcyjnych.....	39
§22 Rejestracja czynności związanych z utrzymaniem pojazdów trakcyjnych oraz ewidencja uszkodzeń i awarii.....	41

Rozdział V KONTROLA I ODBIÓR CZYNNOŚCI UTRZYMANIOWYCH.....	44
§23 Kontrola i odbiór pojazdów trakcyjnych po przeglądach, naprawach bieżących i naprawach awaryjnych wykonywanych w zakładach taboru Spółki.....	44
§24 Kontrola i odbiór pojazdów trakcyjnych po naprawach okresowych wykonanych w zakładach taboru Spółki.....	45
§25 Kontrola i odbiór pojazdów trakcyjnych po naprawach okresowych i awaryjnych wykonywanych przez zewnętrzne podmioty gospodarcze.....	46
Rozdział VI WPROWADZENIE NOWYCH ROZWIĄZAŃ KONSTRUKCYJNYCH I MATERIAŁÓW.....	46
§26 Ogólne zasady wprowadzania w pojazdach trakcyjnych nowych rozwiązań konstrukcyjnych i materiałów.....	46
§27 Eksploatacja próbna.....	47
Rozdział VII SKREŚLENIE POJAZDU TRAKCYJNEGO Z REJESTRU POJAZDÓW KOLEJOWYCH.....	48
§28 Kwalifikacja pojazdu trakcyjnego do skreślenia z rejestru pojazdów kolejowych Spółki.....	48
§29 Zasady techniczne postępowania z częściami odzyskanymi podczas fizycznej likwidacji pojazdu trakcyjnego.....	49
Załącznik nr 1 do Instrukcji Bt-3	
Przepisy obowiązujące w Spółce związane z postanowieniami instrukcji Bt-3.....	50
Załącznik nr 2 do Instrukcji Bt-3	
Wykaz zakładów taboru Spółki i zewnętrznych podmiotów gospodarczych wykonujących prace w zakresie utrzymania na rzecz Spółki.....	51
Załącznik nr 3 do Instrukcji Bt-3	
Wykaz dokumentacji systemu utrzymania (DSU) pojazdów trakcyjnych.....	52
Załącznik nr 4 do Instrukcji Bt-3	
Tygodniowy plan przeglądów okresowych pojazdów trakcyjnych.....	53
Załącznik nr 5 do Instrukcji Bt-3	
Protokół komisyjny oględzin pojazdu trakcyjnego kierowanego do naprawy P2 i P3.....	54
Załącznik nr 6 do Instrukcji Bt-3	
Protokół zdawczo – odbiorczy przekazania pojazdu trakcyjnego do naprawy P4 i P5.....	55
Załącznik nr 7 do Instrukcji Bt-3	
Protokół oceny stanu technicznego pojazdu trakcyjnego kwalifikowanego do naprawy awaryjnej.....	56

Załącznik nr 8 do Instrukcji Bt-3

Orzeczenie techniczne w sprawie dopuszczenia do przewozu pojazdu trakcyjnego w stanie nieczynnym.....58

Załącznik nr 9 do Instrukcji Bt-3

Orzeczenie techniczne na okoliczność opóźnienia pociągu z powodu usterki pojazdu trakcyjnego.....59

Załącznik nr 10 do Instrukcji Bt-3

Protokół oceny stanu technicznego pojazdu trakcyjnego po przeglądzie lub naprawie bieżącej, awaryjnej w zakładzie taboru.....60

Załącznik nr 11 do Instrukcji Bt-3

Wykaz wyrobów nowych lub modernizowanych, dla których wymagane jest świadectwo dopuszczenia do eksploatacji typowego elementu pojazdu kolejowego wydane przez Prezesa UTK.....63

Załącznik nr 12 do Instrukcji Bt-3

Protokół oceny stanu technicznego pojazdu trakcyjnego kwalifikowanego do skreślenia z rejestru pojazdów kolejowych.....64

Rozdział I

POSTANOWIENIA OGÓLNE

§1

Przedmiot instrukcji

1. Instrukcja o utrzymaniu pojazdów trakcyjnych zwana dalej instrukcją, określa warunki techniczne, podstawowe pojęcia oraz zasady i wymagania związane z utrzymaniem elektrycznych, spalinowych pojazdów trakcyjnych będących w dyspozycji PKP Intercity S.A., zwanej dalej Spółką.
2. Instrukcja definiuje i omawia wzory dokumentów stosowanych w procesie utrzymania pojazdów trakcyjnych.
3. Instrukcja nie dotyczy pojazdów kolejowych pomocniczych i specjalnych oraz wąskotorowych.

§2

Zakres obowiązywania instrukcji

1. Instrukcja obowiązuje komórki organizacyjne Centrali i zakłady Spółki, a także powinna być stosowana przez zewnętrzne podmioty gospodarcze, które w zakresie zawartych umów naprawiają pojazdy trakcyjne oraz ich zespoły, podzespoły i elementy.
2. Instrukcja powinna być stosowana przez zewnętrzne podmioty gospodarcze i instytucje opracowujące dokumentację techniczną wykorzystywaną w procesie utrzymania pojazdów trakcyjnych będących w dyspozycji Spółki, w zakresie zawartych umów lub innych przyjętych ustaleń.
3. Dla pracowników PKP Intercity S.A. instrukcja ma charakter obligatoryjny.

Rozdział II

POJĘCIA PODSTAWOWE

§3

Określenia ogólne

Użyte w niniejszej instrukcji pojęcia podstawowe oznaczają:

1. **Pojazdy trakcyjne PKP Intercity S.A.** – pojazdy trakcyjne będące w dyspozycji PKP Intercity S.A., dla których Spółka jest właścicielem lub uzyskała prawo do dysponowania nimi w drodze leasingu, dzierżawy, najmu itp., oraz jest odpowiedzialna za ich utrzymanie.
2. **Utrzymanie eksploatacyjne pojazdów trakcyjnych**, zwane dalej utrzymaniem - całokształt działań organizacyjno – technicznych, których celem jest zapewnienie bezpiecznego i ekonomicznego użytkowania pojazdów trakcyjnych w ramach obowiązującej organizacji pracy

trakcyjnej, obowiązującego planu utrzymania oraz poziomów utrzymania; na utrzymanie składają się: przeglądy (utrzymania zapobiegawcze) i naprawy (utrzymanie naprawcze).

3. **Dokumentacja procesu utrzymania pojazdów trakcyjnych** – zespół przepisów wewnętrznych i zasad obowiązujących w Spółce oraz zbior dokumentacji związanej z: konstrukcją, badaniami, eksploatacją i utrzymaniem pojazdów trakcyjnych.
4. **Dokumentacja techniczna pojazdu trakcyjnego** – ogół dokumentów przygotowanych przez producenta pojazdu trakcyjnego, zawierających: dane techniczno – ruchowe, warunki techniczne wykonania, odbioru i utrzymania, warunki użytkowania i wyniki badań oraz dane konstrukcyjne pojazdu trakcyjnego jego zasadniczych zespołów i podzespołów; dokumentacja techniczna powinna zawierać
 - a) dokumentację techniczno – ruchową,
 - b) warunki techniczne odbioru pojazdu trakcyjnego, jego zespołów i podzespołów,
 - c) dokumentację konstrukcyjną wraz z warunkami technicznymi wykonania.
5. **Plan utrzymania** – plan przedsięwzięć i zamierzeń definiujących:
 - a) poziomy utrzymania pojazdów trakcyjnych,
 - b) rodzaje i zakres przeglądów i napraw pojazdów trakcyjnych,
 - c) zakres oraz częstotliwość prac i czynności związanych z utrzymaniem zapobieganiem w celu ograniczenia prawdopodobieństwa wystąpienia uszkodzenia lub pogorszenia funkcjonowania pojazdów trakcyjnych,
 - d) zakres prac i czynności związanych z naprawą po stwierdzeniu niezdolności pojazdu trakcyjnego lub jego części składowych do korzystania zgodnie z przeznaczeniem, funkcjonowania pojazdów trakcyjnych,
 - e) wykaz i sposób wykonywania warunkowych czynności utrzymania zapobiegawczego i naprawczego pojazdów trakcyjnych,
 - f) czynności wynikające ze szczególnych warunków utrzymania.
6. **Poziomy utrzymania** – zakres czynności utrzymaniowych zdefiniowanych w przepisach prawa powszechnie obowiązującego, dla których realizacji wymagany jest określony zakres certyfikacji, kompetencji, uprawnień i wyposażenia technicznego warsztatów.
7. **Dokumentacja systemu utrzymania** – zbiór informacji i danych niezbędnych w procesie utrzymania określonego typu pojazdu trakcyjnego, zestawionych w jednym opracowaniu obejmującym:
 - a) opis funkcjonalny pojazdu trakcyjnego z podziałem na jego elementy składowe,
 - b) opis czynności przeglądowych i naprawczych,
 - c) instrukcje demontażu i montażu,

- d) zestawienie parametrów mierzonych w procesie przeglądu i naprawy, oraz opis metod pomiaru,
 - e) wzory kart pomiarowych z wykazem wartości konstrukcyjnych, naprawczych i kresowych parametrów dla zespołów, podzespołów i elementów pojazdu trakcyjnego,
 - f) wykaz urządzeń i narzędzi specjalistycznych,
 - g) wykaz testów wykonywanych w trakcie utrzymania,
 - h) wymagania dotyczące kwalifikacji pracowników oraz wymagania szczególne w zakresie czynności spawania i badań niszczących,
 - i) instrukcje lokalizacji i usuwania typowych usterek,
 - j) wykaz części zamiennych z opisem technicznym i wskazaniem ich producenta,
 - k) ograniczenia związane z bezpieczeństwem i interoperacyjnością dla zespołów, podzespołów lub elementów istotnych dla bezpieczeństwa określające limity, których nie można przekroczyć w czasie eksploatacji, łącznie z eksploatacją w trybie awaryjnym,
 - l) wykaz zespołów, podzespołów lub elementów objętych dozorem technicznym,
8. **Dokumentacja czynności związanych z utrzymaniem pojazdu trakcyjnego** – zbiór informacji związanych z procesem utrzymania pojazdu trakcyjnego, przygotowywanych i przechowywanych w wersji papierowej lub elektronicznej obejmujący:
- a) rejestr czynności wykonanych przy utrzymaniu pojazdu trakcyjnego,
 - b) ewidencję usterek,
 - c) dane o przebiegu, okresie eksploatacji pojazdu trakcyjnego i jego podzespołów,
9. **UTK** – Urząd Transportu Kolejowego, centralny organ administracji rządowej, właściwy w sprawach:
- a) regulacji transportu kolejowego,
 - b) licencjonowania transportu kolejowego,
 - c) nadzoru technicznego nad eksploatacją i utrzymaniem linii kolejowych oraz pojazdów kolejowych
10. **TDt** – Transportowy Dozór Techniczny, jednostka państwowa powołana dla sprawowania dozoru technicznego urządzeń w zakresie określonym w ustawie o dozorze technicznym.

§4

Budowa pojazdów trakcyjnych

Użyte w niniejszej instrukcji pojęcia z zakresu budowy pojazdów trakcyjnych oznaczają:

1. **Pojazd trakcyjny** – pojazd kolejowy z własnym napędem – elektryczny, spalinowy, przeznaczony do ciągnięcia lub popychania wagonów, bądź innych pojazdów kolejowych.

2. **Pojazd trakcyjny** składa się z:
 - a) zespołów,
 - b) podzespołów,
 - c) elementów (części), które mogą być łączone w układy lub obwody,
3. **Zespół** – dwa lub więcej podzespołów stanowiących funkcjonalnie jedną całość np. wózek,
4. **Podzespół** – grupa elementów tworzących konstrukcyjną całość np. zestaw kołowy,
5. **Element** – niepodzielny detal wchodzący w skład podzespołu i zespołu, np. oś zestawu, koło bieżące, sworzeń itp.,
6. **Układ** – zbiór elementów zależnych od siebie funkcjonalnie lecz nie tworzących odrębnej całości przy montażu np. układ hamulcowy,
7. **Obwód** – szereg połączonych ze sobą zespołów, podzespołów i elementów tworzących odpowiednią drogę dla prądu elektrycznego, cieczy lub gazu,
8. **Świadectwo dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdu trakcyjnego** – dokument wydany przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego upoważniający do użytkowania danego typu pojazdu trakcyjnego w przewozach kolejowych,
9. **Świadectwo sprawności technicznej pojazdu trakcyjnego** – dokument wydany przez upoważnionego przedstawiciela przewoźnika kolejowego potwierdzający, że dany pojazd trakcyjny jest sprawny technicznie.

§5

Utrzymanie pojazdów trakcyjnych

Użyte w niniejszej instrukcji pojęcia z zakresu utrzymania pojazdów trakcyjnych oznaczają:

1. **Poziom utrzymania pojazdu trakcyjnego** – zestawienie czynności utrzymania wykonywanych dla danego pojazdu trakcyjnego określone zakresem tych prac.
Charakterystykę poszczególnych poziomów utrzymania zawierają przepisy prawa powszechnie obowiązującego w sprawie ogólnych warunków technicznych eksploatacji pojazdów kolejowych, wskazane w załączniku nr 1 pod poz. 3.
W szczególności:
 - a) poziom „1” jest zgodny z dotychczasowymi przeglądami kontrolnymi pojazdów kolejowych,
 - b) poziom „2” jest zgodny z dotychczasowymi przeglądami okresowymi pojazdów kolejowych,
 - c) poziom „3” jest zgodny z dotychczasowymi przeglądami okresowymi poszerzonymi pojazdów kolejowych,
 - d) poziom „4” jest zgodny z dotychczasowymi naprawami okresowymi rewizyjnymi pojazdów

- kolejowych,
- c) poziom „5” jest zgodny z dotychczasowymi naprawami głównymi i modernizacjami pojazdów kolejowych.
2. **Naprawa pojazdu trakcyjnego** – doprowadzenie wyeksploatowanego lub uszkodzonego pojazdu trakcyjnego, jego zespołu, podzespołu, elementu, obwodu lub układu do wymaganego przepisami technicznymi stanu.
 3. **Zakres naprawy lub przeglądu** – czynności przewidziane do wykonania w trakcie naprawy lub przeglądu pojazdu trakcyjnego.
 4. **Naprawiający** – zewnętrzny podmiot gospodarczy lub zakład Spółki posiadający wykwalifikowanych pracowników, zaplecze techniczne oraz warunki organizacyjne, gwarantujące prawidłowe wykonanie prac związanych z naprawą pojazdów trakcyjnych, ich zespołów, podzespołów i elementów, określonych w dokumentacji technologicznej systemu utrzymania, adekwatnych dla danego poziomu utrzymania.
 5. **Wymiana** – zastąpienie uszkodzonego zespołu, podzespołu, elementu nowym lub zregenerowanym.
 6. **Oględziny** – czynności kontrolne mające na celu określenie wzrokowe lub słuchowe stanu technicznego pojazdu trakcyjnego, jego zespołu, podzespołu, elementu.
 7. **Pomiar** /zmierzenie/ - czynności kontrolne mające na celu stwierdzenie określenie za pomocą przyrządów pomiarowych rzeczywistych wartości mierzonych parametrów.
 8. **Próba działania** – czynności kontrolne mające na celu stwierdzenie prawidłowości działania zespołów, podzespołów, układów i obwodów zabudowanych w pojeździe trakcyjnym.
 9. **Sprawdzenie** – ustalenie stanu technicznego pojazdu trakcyjnego, jego zespołów, podzespołów, układu lub obwodu poprzez oględziny, pomiar, próbę działania.
 10. **Wymagania techniczne** – warunki oraz kryteria jakie musi spełniać pojazd trakcyjny, jego zespół, podzespół, element, układ, obwód dopuszczający do eksploatacji.
 11. **Odbiór techniczny** – całokształt działań, które należy wykonać w celu stwierdzenia zgodności rzeczywistych parametrów, cech konstrukcyjnych, technologicznych, eksploatacyjnych oraz napisów i oznaczeń pojazdu trakcyjnego z parametrami, cechami i oznaczeniami określonymi w dokumentach stanowiących podstawę do odbioru technicznego.
 12. **Uszkodzenie** – utrata właściwości użytkowych pojazdu trakcyjnego, jego zespołu, podzespołu lub elementu uniemożliwiająca lub ograniczająca użytkowanie tego podziału.
 13. **Awaria** – poważne uszkodzenie pojazdu trakcyjnego będące wynikiem:
 - a) działania siły wyższej,
 - b) kradzieży lub dewastacji elementów konstrukcyjnych,

- c) wykolejeń, zderzeń, najechań w tym połamanie pantografu z winy sieci trakcyjnej,
- d) zamrożenia układu chłodzenia,
- e) zatarcia części ruchomych wymagających ciągłego smarowania w trakcie eksploatacji, spowodowanych brakiem czynników smarnych,
- f) zmian konstrukcyjnych wprowadzonych bez dokumentacji zatwierdzonej zgodnie z przepisami wewnętrznymi Spółki.

Jako okoliczność siły wyższej rozumie się nadzwyczajne, niemożliwe do przewidzenia okoliczności i zdarzenia w szczególności: wojna, niepokoje i rewolucje, spory pracownicze, strajki, zamknięcia zakładów itp., katastrofy, wypadki komunikacyjne, działania siły przyrody: pożar, powódź, trzęsienie ziemi, epidemia oraz inne kataklizmy i ograniczenia nałożone na mocy czynności prawnych rządu lub innych władz. Mianem uszkodzenia awaryjnych nie można określić nadmiernych zużyć eksploatacyjnych, ani uszkodzeń powstałych z innych niż wymienione powyżej przyczyny.

- 14. **Zużycie** – utrata własności fizycznych /geometrycznych, mechanicznych/ przez zespół, podzespół lub element w wyniku eksploatacji lub oddziaływania środowiska naturalnego.
- 15. **Parametr** – wielkość charakterystyczna dla danego materiału, procesu, elementu, podzespołu lub zespołu /wymiary, ciężar, wiek, itd./, istotna z punktu widzenia jego przydatności.
- 16. **Wymiar konstrukcyjny** – wartość parametru zgodna z dokumentacją konstrukcyjną.
- 17. **Wymiar naprawczy** – wartość parametru uwzględniająca zużycie, przy której element może być zamontowany do naprawianego pojazdu trakcyjnego.
- 18. **Wymiar kresowy** – wartość parametru, której przekroczenie kwalifikuje dany element do kasacji, do naprawy lub regeneracji; wymiar kresowy w eksploatacji nie może być przekroczony.
- 19. **Wymiar rzeczywisty** – wartość parametru określona w wyniku wykonanych pomiarów.
- 20. **Odchyłka konstrukcyjna** – dowolna różnica między wymiarem rzeczywistym i wymiarem nominalnym określona w dokumentacji konstrukcyjnej dla nowego wyrobu.
- 21. **Odchyłka naprawcza** – dozwolona różnica między wymiarem rzeczywistym i wymiarem nominalnym (konstrukcyjnym) uwzględniająca zużycie eksploatacyjne elementu, z którym może on być zamontowany do pojazdu trakcyjnego w czasie naprawy okresowej.
- 22. **Braki w pojeździe trakcyjnym** – zespoły, podzespoły, elementy konstrukcyjne i elementy wyposażenia, których brakuje w pojeździe trakcyjnym w porównaniu do rozwiązań zawartych w dokumentacji konstrukcyjnej danego typu pojazdu. Nie uważa się za braki, braku śrub (z wyj. śrub zawieszenia silnika trakcyjnego), podkładek, nakrętek, wkrętów, sworzni, zawleczek, tulejek, uszczerek i innych podobnych elementów, w tym normaliów.

23. **Zmiany konstrukcyjne** – działania polegające na zastosowaniu rozwiązań konstrukcyjnych innych niż określone w pierwotnej dokumentacji konstrukcyjnej pojazdu trakcyjnego.
24. **Cykl przeglądowy** – szereg następujących po sobie, w ustalonej kolejności i po określonym przebiegu lub po określonym czasie, czynności ujętych w zakres przeglądów kontrolnych i okresowych, wykonywanych między dwiema kolejnymi naprawami okresowymi.
25. **Cykl naprawczy** – szereg następujących po sobie w ustalonej kolejności i po określonym przebiegu lub po określonym czasie, napraw rewizyjnych wykonywanych między dwiema kolejnymi naprawami głównymi lub budową pojazdu trakcyjnego, a jego pierwszą naprawą główną.
26. **Przebieg** – ilość kilometrów przejechanych przez pojazd trakcyjny wg wskazań rejestratora w tym pojeździe.
27. **Przebieg międzyprzeglądowy / międzynaprawczy** – ilość kilometrów przejechanych przez pojazd trakcyjny w okresie między dwoma kolejno po sobie następującymi planowymi przeglądami lub naprawami okresowymi.
28. **Przegląd kontrolny (P1)** – czynności określone dokumentacją systemu utrzymania, wykonywane cyklicznie w określonych odstępach czasu i mające na celu:
sprawdzenie stanu technicznego pojazdu, szczególnie pod kątem bezpieczeństwa ruchu,
wykrycie ewentualnych usterek i ich usunięcie oraz uzupełnienie materiałów eksploatacyjnych.
29. **Przegląd okresowy (P2, P3)** – planowe, okresowe sprawdzenie stanu technicznego pojazdu trakcyjnego połączone z usunięciem stwierdzonych usterek i uszkodzeń oraz z wykonaniem zabiegów konserwacji zespołów, podzespołów, elementów i układów, dokonywane w określonych odstępach czasu lub po określonym przebiegu w zakresie zdefiniowanym w dokumentacji systemu utrzymania.
30. **Naprawa rewizyjna (P4)** – naprawa okresowa o zakresie prac obejmującym przegląd, naprawę lub wymianę podzespołów i zespołów połączony z częściowym ich demontażem oraz naprawę lub wymianę elementów zużytych bądź uszkodzonych.
31. **Naprawa główna (P5)** – naprawa okresowa o zakresie prac obejmującym pełny demontaż podzespołów i zespołów pojazdu trakcyjnego w celu szczegółowego sprawdzenia oraz naprawy lub wymiany elementów zużytych bądź uszkodzonych dla uzyskania konstrukcyjnych parametrów techniczno – eksploatacyjnych i użytkowych.
32. **Naprawa bieżąca pojazdu trakcyjnego** – nieplanowa naprawa, związana z usunięciem uszkodzenia powodującego utratę własności użytkowych pojazdu trakcyjnego, połączona z usunięciem wszystkich stwierdzonych w trakcie oględzin usterek oraz wykonaniem

niezbędnych prób, konserwacji i regulacji.

- 33. **Naprawa awaryjna** – naprawa mająca na celu przywrócenie właściwego stanu technicznego pojazdu trakcyjnego, utraconego w wyniku awarii.
- 34. **Reklamacja** – zwrócenie się do dostawcy, producenta, wykonawcy naprawy, w sprawie ujawnionych wad, uszkodzeń i braków występujących w pojeździe trakcyjnym lub jego zespołach, podzespołach oraz elementach z żądaniem usunięcia wad, uszkodzeń, braków.
- 35. **Gwarancja** – odpowiedzialność naprawiającego lub dostawcy wobec PKP Intercity S.A. za bezawaryjną pracę i dobry stan pojazdu trakcyjnego przez określony czas, polegająca na zobowiązaniu się dostawcy, naprawiającego do bezpłatnej naprawy pojazdu trakcyjnego, w tym poprzez wymianę uszkodzonego zespołu, podzespołu lub elementu.
- 36. **Uszkodzenie gwarancyjne** – każdy stwierdzony w okresie gwarancyjnym przypadek uszkodzenia lub nieprawidłowego działania pojazdu trakcyjnego, jego zespołu, podzespołu, elementu, układu lub obwodu, którego przyczyna nie leży w eksploatacji niezgodnej z przepisami.

Rozdział III

WYMAGANIA FORMALNE DLA POJAZDÓW TRAKCYJNYCH

§6

Rejestracja i znakowanie pojazdów trakcyjnych

- 1. Pojazdy trakcyjne podlegają ewidencjonowaniu w rejestrze pojazdów trakcyjnych Spółki, który może być prowadzony z wykorzystaniem systemu informatycznego.
- 2. Pojazdy trakcyjne, do czasu wprowadzenia w Spółce przepisów prawa powszechnie obowiązującego w sprawie rejestru i oznakowania pojazdów kolejowych, przywołanych w załączniku nr 1 pod poz. 4 powinny być oznakowane zgodnie z wewnętrznymi przepisami Spółki o gospodarce pojazdami trakcyjnymi oraz przedmiotowymi normami.
- 3. Ewidencję pojazdów trakcyjnych, w zakresie wynikającym z obowiązujących w Spółce regulaminów organizacyjnych, prowadzą komórki organizacyjne Centrali Spółki właściwe: do spraw eksploatacji pojazdów trakcyjnych oraz do spraw utrzymania pojazdów trakcyjnych, a także działy właściwe do spraw eksploatacji pojazdów trakcyjnych w zakładach taboru Spółki.
- 4. Zmiana układu lub treści istniejących napisów, numerów i oznaczeń naniesionych na pojazd trakcyjny, z zastrzeżeniem ust. 5, może być dokonana po uzyskaniu pisemnej zgody komórki organizacyjnej Centrali Spółki właściwej do spraw eksploatacji pojazdów trakcyjnych, o ile nie wynika ze zmian w przepisach prawa powszechnie obowiązującego lub zmian w

przepisach wewnętrznych Spółki.

5. Nie wymagają odrębnej zgody zmiany napisów i oznaczeń dotyczące aktualizacji:
 - 1) daty naprawy okresowej,
 - 2) nazwy wykonawcy ostatniej naprawy okresowej,
 - 3) przydziału inwentarzowego (macierzystego zakładu taboru) pojazdu trakcyjnego,
6. Jeżeli znaki i napisy na pojeździe trakcyjnym będącym w eksploatacji są nieczytelne, pojazd należy wyłączyć z eksploatacji, celem ich odnowienia. Za stan znaków i napisów na pojeździe trakcyjnym odpowiada zakład taboru Spółki, na ilostanie rozporządzalnym którego dany pojazd trakcyjny się znajduje.

§7

Świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdów trakcyjnych

1. Każdy typ pojazdu trakcyjnego eksploatowany przez Spółkę musi posiadać ważne świadectwo dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdu kolejowego wydane przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego.
2. Świadectwo dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdu kolejowego, zwane dalej świadectwem typu, jest wydane na podstawie przepisów prawa powszechnie obowiązującego przywołanych w załączniku nr 1 pod poz. 5 i 6.
3. W razie potrzeby, wnioski o wydanie nowych świadectw typu lub zmiany w istniejących składa w UTK komórka organizacyjna Centrali Spółki właściwa do spraw utrzymania pojazdów trakcyjnych. Komórka ta, przechowuje oryginały świadectw, przekazuje ich kopie do komórek organizacyjnej Centrali Spółki właściwej do spraw eksploatacji pojazdów trakcyjnych, do zakładów taboru Spółki oraz koordynuje i zarządza w Spółce całokształtem zagadnień w związanych ze świadectwami typu dla pojazdów trakcyjnych.
4. Zakłady taboru Spółki są zobowiązane do posiadania kopii świadectw typu dla wszystkich typów pojazdów trakcyjnych znajdujących się na ilostanie inwentarzowym danego zakładu. Kopie świadectw typu należy przechowywać w dziale właściwym do spraw utrzymania pojazdów trakcyjnych.
5. Świadectwo typu może być przez Prezesa UTK cofnięte w przypadku stwierdzenia zagrożeń:
 - 1) bezpieczeństwa ruchu kolejowego,
 - 2) bezpieczeństwa eksploatacji pojazdów kolejowych,
 - 3) ochrony przeciwpożarowej lub ochrony środowiska,
6. Świadectwo typu wydane na czas określony traci ważność po upływie terminu ważności.

7. Kierownik komórki organizacyjnej Centrali Spółki właściwej do spraw utrzymania pojazdów trakcyjnych, po otrzymaniu decyzji administracyjnej Prezesa UTK, o cofnięciu świadectwa typu, jest zobowiązany bezzwłocznie powiadomić o tym fakcie komórkę organizacyjną Centrali Spółki właściwą do spraw eksploatacji pojazdów trakcyjnych oraz zainteresowane zakłady taboru Spółki.
8. Wszystkie pojazdy trakcyjne typu, dla którego świadectwo zostało cofnięte przez Prezesa UTK lub utraciło ważność, należy, stosując postanowienia § 10 ust. 2, natychmiast wyłączyć z eksploatacji, z uwagi na jednoczesną, z mocy prawa, utratę ważności świadectw sprawności technicznej każdego z tych pojazdów.
9. Procedura ponownego włączenia pojazdów trakcyjnych danego typu do eksploatacji może nastąpić po wydaniu nowego świadectwa typu lub anulowaniu decyzji o cofnięciu dotychczasowego. Do tego czasu eksploatacja tych pojazdów trakcyjnych jest zabroniona.
10. Zakres czynności naprawczych, modernizacyjnych i innych o charakterze technicznym lub formalnym, niezbędnych do wykonania, w celu przywrócenia dla danego typu pojazdu trakcyjnego świadectwa typu, wynika z uzasadnienia decyzji Prezesa UTK o cofnięciu świadectwa typu.
11. Nadzór nad realizacją czynności, o których mowa w ust. 10, sprawuje kierownik komórki organizacyjnej Centrali Spółki właściwej do spraw utrzymania pojazdów trakcyjnych.

§8

Świadectwa sprawności technicznej pojazdów trakcyjnych

1. Każdy włączony do eksploatacji pojazd trakcyjny eksploatowany przez Spółkę musi posiadać ważne świadectwo sprawności technicznej.
2. Świadectwo sprawności technicznej pojazdu trakcyjnego, zwane dalej świadectwem sprawności, jest wydane przez upoważnionych do tego pracowników PKP Intercity S.A. na podstawie przepisów prawa powszechnie obowiązującego przywołanych w załączniku nr 1 pod poz. 7.
3. Szczegółowe zasady organizacyjne w zakresie wydawania, unieważniania oraz przechowywania świadectw sprawności, określają wewnętrzne przepisy Spółki w sprawie świadectw sprawności technicznej pojazdów kolejowych.
4. Egzemplarze świadectw sprawności w zakładzie taboru Spółki należy przechowywać w dziale właściwym do spraw eksploatacji pojazdów trakcyjnych, którego naczelnik jest zobowiązany wyznaczyć pracownika odpowiedzialnego za dystrybucję w zakładzie, gromadzenie, rejestrację w systemie informatycznym EPT, archiwizację i fizyczną likwidację świadectw.

5. Za umieszczanie egzemplarzy świadectw sprawności w kabinie maszynisty oraz ich usuwanie odpowiada w zakładzie taboru Spółki naczelnik działu właściwego do spraw utrzymania pojazdów trakcyjnych, który do tego celu jest zobowiązany wyznaczyć odpowiedzialnego pracownika.
6. Wydanie świadectwa sprawności, w celu umożliwienia przejazdu czynnego pojazdu trakcyjnego do miejsca wykonania: naprawy okresowej, naprawy awaryjnej, modernizacji, przebudowy lub prób i badań, powinno zostać poprzedzone wykonaniem przeglądu kontrolnego, pomiarów parametrów geometrycznych zestawów kołowych, a w razie potrzeby także innych, dodatkowych czynności gwarantujących bezpieczny przejazd.
7. Wydanie świadectwa sprawności:
 - 1) w celu umożliwienia wykonania jazd próbnych w ramach naprawy okresowej, naprawy awaryjnej lub przebudowy powinno zostać poprzedzone dokonaniem, z wynikiem pozytywnym, odbiorów technicznych statycznych,
 - 2) przed ponownym włączeniem pojazdu kolejowego do eksploatacji, jeżeli uprzednio został on wyłączony w drodze decyzji Prezesa UTK lub, jeżeli zostało cofnięte świadectwo typu, może nastąpić, po dokonaniu czynności naprawczych, modernizacyjnych, i innych o charakterze technicznym lub formalnym, wynikających z uzasadnienia decyzji Prezesa UTK,
 - 3) przed ponownym włączeniem pojazdu kolejowego do eksploatacji, jeżeli uprzednio został on w macierzystym zakładzie Spółki, decyzją naczelnika działu właściwego do spraw utrzymania pojazdów trakcyjnych uznany za niezdatny do eksploatacji, z uwagi na fakt, że w okresie ostatnich 12 miesięcy pojazd nie był eksploatowany – może nastąpić, po wykonaniu przeglądu okresowego P2 (dot. pojazdów trakcji elektrycznej), przegląd okresowy P3 (dot. pojazdów trakcji spalinowej), a w razie potrzeby także innych, dodatkowych czynności gwarantujących bezpieczną eksploatację.
8. W przypadku, gdy jazdy próbne, o których mowa w ust. 7 pkt 1, odbywają się w celu uzyskania przez pojazd trakcyjny świadectwa typu, świadectw sprawności nie wydaje się, a przejazdy, z udziałem komisarza odbiorczego PKP Intercity S.A., mogą być realizowane, po uzgodnieniu z zarządcą infrastruktury, pod warunkiem:
 - 1) pozytywnych wyników odbiorów technicznych statycznych,
 - 2) pozytywnej rekomendacji jednostki badawczej upoważnionej do przeprowadzenia badań koniecznych do uzyskania świadectw dopuszczenia do eksploatacji (świadectw typu), zgodne z przepisami prawa powszechnie obowiązującego przywołanymi w załączniku nr 1 pod poz. 6.

- 3) uwzględnienia przepisów prawa powszechnie obowiązującego, w sprawie rodzaju i warunków przewozu rzeczy mogących powodować trudności transportowe przy przewozie koleją, przywołanych w załączniku nr1 pod poz. 10.
9. Decyzja w sprawie możliwości dokonania jazdy próbnej, po spełnieniu warunków, o których mowa w ust. 8, podejmuje producent lub wykonawca modernizacji bądź przebudowy, dokonując w książce pokładowej pojazdu z napędem wpisu o treści :
- „pojazd z technicznego punktu widzenia kwalifikuje się do jazdy próbnej, w dniu
od godz. do godz. na trasie od stacji do stacji ”,*
zaopatrując wpis datą, pieczęcią i podpisem.
10. W przypadku, gdy pojazd trakcyjny posiada status „oczekującego naprawy rewizyjnej – P4” lub „oczekującego naprawy głównej – P5”, i w tym czasie została przez Prezesa UTK zatwierdzona zmiana do DSU przedłużająca przebieg lub czasokres do następnej naprawy okresowej, komisarz wydaje nowe świadectwo sprawności na podstawie dokumentów potwierdzających wykonanie przeglądu okresowego dużego o poszerzonym zakresie – P3 (dot. pojazdów trakcji elektrycznej i spalinowej).
11. W przypadku uszkodzenia pojazdu trakcyjnego w następstwie awarii, decyzję o jego niezdatności do eksploatacji, powodującą równocześnie utratę ważności świadectwa sprawności, podejmuje w zakładzie taboru Spółki, naczelnik działu właściwego do spraw utrzymania pojazdów trakcyjnych, na podstawie komisyjnej oceny stanu technicznego pojazdu, zgodnie z załącznikiem nr 7.
12. Pojazd trakcyjny, którego świadectwo sprawności utraciło ważność należy wyłączyć z eksploatacji. Ponowne dopuszczenie tego pojazdu do eksploatacji może nastąpić po spełnieniu pozostałych wymagań, o których mowa w § 9 i wydaniu świadectwa sprawności.
13. Nieważne świadectwo sprawności należy przechowywać przez 3 lata od dnia utraty ważności a następnie zniszczyć.

§9

Zasady dopuszczania pojazdów trakcyjnych do eksploatacji

1. Dopuszczenie pojazdu trakcyjnego do eksploatacji oznacza, że pojazd spełnia wymagania formalne i techniczne określone: przepisami prawa powszechnie obowiązującego, odpowiednimi przepisami wewnętrznymi Spółki, DSU, dokumentacją techniczną i technologiczną, przez co może być zatrudniony do wykonywania pracy pociągowej lub pozapociągowej.
2. Do dopuszczenia pojazdów trakcyjnych do eksploatacji są upoważnieni pracownicy zakładów

taboru Spółki, aktualnie wykonujący czynności związane z utrzymaniem pojazdów trakcyjnych, zatrudnieni na stanowiskach: naczelnika działu lub naczelnika sekcji właściwego do spraw utrzymania pojazdów trakcyjnych, mistrza, starszego rewidenta, rewidenta, brygadzysty, z zastrzeżeniem ust. 6 oraz § 10 ust. 4 i 5, zwani dalej dopuszczającymi.

3. Aktualny, imienny wykaz pracowników upoważnionych do dopuszczenia pojazdów trakcyjnych do eksploatacji powinien:
 - 1) zawierać imię, nazwisko i stanowisko pracownika oraz oznaczenie serii pojazdów, które jest on upoważniony dopuszczać do eksploatacji,
 - 2) być podpisany przez dyrektora zakładu taboru Spółki i przechowywany w dziale utrzymania i napraw taboru trakcyjnego,
 - 3) być umieszczony w formie odpisu w każdym punkcie utrzymania pojazdów trakcyjnych danego zakładu taboru Spółki, w widocznym miejscu.
4. Pracownicy, o których mowa w ust. 2 mogą dopuszczać do eksploatacji pojazdy trakcyjne z macierzystego zakładu taboru oraz pojazdy trakcyjne z innych zakładów taboru, jeśli ich serie mogą być dopuszczane przez pracownika, zgodnie postanowieniem ust. 3 pkt 1.
5. Pracownicy, o których mowa w ust. 2, są zobowiązani dopilnować, aby pojazd trakcyjny dopuszczany przez nich do eksploatacji spełniał wymagania, o których mowa w ust. 7.
6. Bezpośrednio po ukończonej naprawie okresowej, awaryjnej wykonanej w zakładach naprawczych (poza Spółką), przebudowie lub modernizacji dopuszczającym pojazd trakcyjny do eksploatacji jest starszy komisarz odbiorczy lub komisarz odbiorczy poprzez wystawienie świadectwa sprawności technicznej. Wpis do książki nie jest wymagany.
7. Dopuszczenie do eksploatacji pojazdu trakcyjnego, który został uprzednio wyłączony z eksploatacji, może nastąpić, jeżeli:
 - 1) pojazd posiada ważne świadectwo sprawności technicznej, wydane zgodnie z przepisami prawa powszechnie obowiązującego, przywołanymi w załączniku nr 1 pod poz. 7 oraz z uwzględnieniem zasad organizacyjnych zawartych w przepisach wewnętrznych Spółki w sprawie świadectw sprawności technicznej pojazdów kolejowych.
 - 2) pojazd posiada ważny przegląd kontrolny i okresowy oraz nie zachodzi realna możliwość przekroczenia dopuszczalnego czasokresu lub przebiegu do następnego przeglądu kontrolnego lub okresowego – zgodnie z obowiązującym dla danej serii systemem utrzymania eksploatacyjnego; przy czym bezpośrednio po wykonanym przeglądzie okresowym nie jest wymagany przegląd kontrolny,
 - 3) została wykonana naprawa bieżąca, awaryjna, bądź usunięto usterki i inne nieprawidłowości – o ile zachodziła taka potrzeba,

- 4) w książce pokładowej pojazdu z napędem pracownik zakładu taboru zamieścić adnotację o wykonanych: naprawie bieżącej, awaryjnej lub okresowej (jeśli były wykonane w zakładzie taboru); pomiarach, badaniach lub ukończonym przeglądzie – zależnie od okoliczności,
 - 5) znaki i napisy na pojeździe trakcyjnym są czytelne oraz zgodne z obowiązującymi przepisami,
 - 6) na ścianie w jednej kabinie maszynisty, w widocznym miejscu, w oprawie, jest umieszczone świadectwo sprawności technicznej,
 - 7) pobieżne, zewnętrzne oględziny pojazdu trakcyjnego nie wykazują uszkodzeń lub innych widocznych, istotnych nieprawidłowości.
8. Dopuszczający potwierdzają fakt dopuszczenia pojazdu trakcyjnego do eksploatacji dokonując wpisu do książki pokładowej pojazdu z napędem o treści: „*dopuszczam pojazd trakcyjny serii nr do eksploatacji*”, zaopatrzonego podpisem, datą, godziną, nazwą miejscowości i stemplem imiennym.
9. Po dokonaniu wpisu, o którym mowa w ust. 8, dopuszczający, bezpośrednio, telefonicznie lub w inny przyjęty w zakładzie sposób, powiadamia drużynę trakcyjną lub właściwego terytorialnie dyspozytora traktacji w zakładzie Spółki, o tym że pojazd trakcyjny jest dopuszczony do eksploatacji.
10. Pojazd trakcyjny dopuszczony do eksploatacji może być zatrudniony do wykonywania pracy pociągowej lub pozapociągowej.
11. Pojazd trakcyjny znajdujący się w zapasie, przed skierowaniem do pracy pociągowej lub pozapociągowej, wymaga sprawdzenia pod kątem spełnienia wymagań zawartych w ust. 7.

§10

Zasady wyłączania pojazdów trakcyjnych z eksploatacji

1. Wyłączenie pojazdu trakcyjnego z eksploatacji oznacza, że pojazd nie spełnia wymagań formalnych lub technicznych określonych przepisami prawa powszechnie obowiązującego oraz odpowiednimi przepisami wewnętrznymi Spółki, przez co nie może być zatrudniony do wykonywania pracy pociągowej lub pozapociągowej, z wyjątkiem przejazdu na miejsce wykonania naprawy, modernizacji lub jazd próbnych i doświadczeń.
2. Pojazd trakcyjny należy wyłączyć z eksploatacji, jeżeli:
 - 1) jego świadectwo sprawności technicznej utraciło ważność,
 - 2) wymaga wykonania przeglądu kontrolnego lub okresowego,
 - 3) w razie dalszej eksploatacji zachodzi uzasadnione prawdopodobieństwo przekroczenia

dopuszczalnego czasokresu bądź przebiegu do następnego przeglądu kontrolnego – zgodnie z obowiązującym dla danej serii systemem utrzymania eksploatacyjnego.

- 4) wymaga wykonania naprawy okresowej, bieżącej trwającej powyżej 5 godzin, awaryjnej, bądź usunięcia usterek i innych nieprawidłowości – w szczególności, gdy uczestniczył w wypadku komunikacyjnym lub pożarze, bądź w książce pokładowej pojazdu z napędem znajdują się adnotacje o istotnych dla bezpieczeństwa nieprawidłowościach w jego pracy,
 - 5) znaki i napisy na pojeździe trakcyjnym są nieczytelne lub niezgodne z obowiązującymi przepisami, pobieżne, zewnętrzne oględziny pojazdu trakcyjnego lub działanie zespołów, podzespołów i elementów mogą wskazywać na uszkodzenie lub inne, istotne nieprawidłowości,
 - 6) wynika to z wewnętrznych poleceń kierownictwa zakładu taboru Spółki lub polecenia komórek organizacyjnych Centrali Spółki właściwych do spraw utrzymania lub eksploatacji pojazdów trakcyjnych.
3. Pracownik Spółki, który stwierdzi, że stan techniczny pojazdu trakcyjnego włączonego do eksploatacji zagraża bezpieczeństwu ruchu kolejowego, zależnie od sytuacji i możliwości, jest zobowiązany przy użyciu wszelkich dostępnych środków doprowadzić do natychmiastowego zaprzestania eksploatacji pojazdu; w szczególności korzystając z takich możliwości jak:
- 1) zatrzymanie pojazdu przy użyciu sygnałów określonych w przepisach prawa powszechnie obowiązującego, w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji, przywołanych w załączniku nr 1 pod poz. 8,
 - 2) powiadomienie drużyny trakcyjnej obsługującego pojazd lub drużyny konduktorskiej pociągu przez ten pojazd prowadzonego,
 - 3) powiadomienie najbliższego posterunku ruchu lub dyspozytora trakcji,
 - 4) powiadomienie zakładu taboru Spółki na ilostanie, którego pojazd się znajduje (powiadomienie dyrektora zakładu taboru, kierownika dowolnej komórki organizacyjnej zakładu taboru właściwej do spraw eksploatacji lub utrzymania pojazdów trakcyjnych lub innego pracownika mogącego doprowadzić do wyłączenia pojazdu z eksploatacji).
4. Pracownicy uprawnieni, zgodnie z postanowieniami § 9 ust. 2, do dopuszczenia pojazdów trakcyjnych do eksploatacji, posiadają także uprawnienia do wyłączania pojazdów trakcyjnych z eksploatacji; są oni zobowiązani zamieścić w książce pokładowej z napędem wpis o treści: „*wyłączam pojazd trakcyjny serii nr z eksploatacji z powodu*”, wraz z podpisem, datą, godziną, nazwą miejscowości i stemplem imiennym, w przypadku:

- 1) wystąpienia okoliczności spośród wymienionych w ust. 2 i 6 lub jeżeli zostaną przez nich potwierdzone nieprawidłowości będące powodem działań, o których mowa w ust. 3,
 - 2) indywidualnego polecenia zwierzchników służbowych.
5. Nie jest wymagane tworzenie odrębnego, imiennego wykazu pracowników upoważnionych do wyłączania pojazdów trakcyjnych z eksploatacji.
 6. Pojazdy trakcyjne skierowane do zapasu należy wyłączyć z eksploatacji.
 7. Dyrektorzy zakładów taboru Spółki zobowiązani są do podjęcia wszelkich niezbędnych działań techniczno – organizacyjnych tak, aby pojazdy trakcyjne wyłączone z eksploatacji były należycie zabezpieczone przed dewastacją, kradzieżą, korozją.

Rozdział IV

ZASADY I WYMAGANIA ZWIĄZANE Z UTRZYMANIEM POJAZDÓW TRAKCYJNYCH

§11

Postanowienia ogólne

1. Proces utrzymania pojazdów trakcyjnych Spółki powinien być realizowany z uwzględnieniem postanowień przepisów prawa powszechnie obowiązującego, w szczególności przywołanych w załączniku nr 1 pod poz. 1 i 3, a także z uwzględnieniem postanowień niniejszej instrukcji oraz innych przepisów wewnętrznych Spółki obejmujących zagadnienia związane z utrzymaniem pojazdów trakcyjnych.
2. Czynności utrzymania zapobiegawczego pojazdów trakcyjnych są realizowane w zakładach taboru Spółki, natomiast czynności utrzymania naprawczego są realizowane podstawowo przez zewnętrzne podmioty gospodarcze (zakłady naprawcze) na podstawie umów oraz częściowo w zakładach taboru Spółki.
3. Zgodnie z przepisami prawa powszechnie obowiązującego przywołanymi w załączniku nr 1 pod poz. 3, w odniesieniu do zakładów taboru Spółki i podmiotów gospodarczych wykonujących prace w zakresie utrzymania, w załączniku nr 2, zawarto:
 - 1) ich dane identyfikacyjne,
 - 2) wykaz typów pojazdów kolejowych, do których utrzymania posiadają wykwalifikowanych pracowników oraz niezbędne zaplecze techniczne,
 - 3) określenie poziomów utrzymania (rodzajów przeglądów i napraw), do których realizacji posiadają wykwalifikowanych pracowników oraz niezbędne zaplecze techniczne.
4. Załącznik nr 2 podlega aktualizacji przez komórkę organizacyjną Centrali Spółki właściwą do spraw utrzymania pojazdów trakcyjnych, na wniosek zainteresowanego zakładu taboru lub

podmiotu.

5. Zewnętrzne podmioty gospodarcze oraz zakłady taboru Spółki wykonujące naprawy okresowe, awaryjne, przebudowy i modernizacje pojazdów trakcyjnych Spółki zobowiązane są posiadać odpowiednie wyposażenie techniczne oraz wykwalifikowane kadry.
6. Zarządzanie i nadzór nad procesem utrzymania pojazdów trakcyjnych w Spółce należy do obowiązków właściwej komórki organizacyjnej Centrali, określonej w Regulaminie Organizacyjnym Centrali Spółki.
7. Zarządzanie i nadzór nad procesem utrzymania pojazdów trakcyjnych w zakładzie taboru Spółki należy do obowiązków naczelnika właściwego działu, określonego w regulaminie organizacyjnym zakładu taboru Spółki.
8. Dział, o którym mowa w ust. 7, może być podzielony na sekcje, a sekcje na grupy robót, zależnie od indywidualnych uwarunkowań zakładu taboru Spółki.
9. W regulaminach technicznych zakładów taboru Spółki powinny być zawarte opisy:
 - 1) organizacji utrzymania,
 - 2) zaplecza technicznego do utrzymania pojazdów kolejowych.
10. Pojazdy trakcyjne, które z uwagi na brak zapotrzebowania na pracę nie są przewidziane do eksploatacji, mogą być wyłączone z eksploatacji. Wykonywanie czynności utrzymaniowych (przeglądów oraz napraw) dla tych pojazdów, z chwilą wyłączenia z eksploatacji, zostaje zawieszona do odwołania.

§12

Dokumentacja techniczna związana z utrzymaniem pojazdów trakcyjnych

1. Dokumentacja związana z procesem utrzymania pojazdów trakcyjnych obejmuje:
 - 1) dokumentację projektowania systemu utrzymania pojazdów trakcyjnych,
 - 2) dokumentację techniczną pojazdów trakcyjnych,
 - 3) plan utrzymania,
 - 4) dokumentację systemu utrzymania (DSU),
 - 5) dokumentację czynności związanych z utrzymaniem pojazdów trakcyjnych,
 - 6) opis zarządzania dokumentacją technologiczną systemu utrzymania.
2. W odniesieniu do ust. 1 pkt 1, dokumentację projektowania systemu utrzymania pojazdów trakcyjnych – dla pojazdów nowych lub wprowadzanych do eksploatacji w Spółce po raz pierwszy, dla pojazdów trakcyjnych modernizowanych oraz tych, dla których zmieniono system utrzymania – opracowuje producent, dostawca lub wykonawca modernizacji, w razie potrzeby przy współpracy z jednostką badawczą upoważnioną do przeprowadzania badań

- koniecznych do uzyskania świadectw dopuszczenia do eksploatacji, zgodnie z przepisami prawa powszechnie obowiązującego przywołanymi w załączniku nr 1 pod poz. 6.
3. W odniesieniu do ust. 1 pkt 2, dokumentację techniczną pojazdów trakcyjnych stanowią:
 - 1) dokumentacja techniczno-ruchowa pojazdu trakcyjnego oraz jego zespołów i podzespołów (DTR),
 - 2) warunki techniczne odbioru pojazdu trakcyjnego oraz jego zespołów i podzespołów (WTO),
 - 3) dokumentację konstrukcyjną wraz z warunkami technicznymi wykonania (WTW), w zakresie określonym w umowie na dostawę pojazdu kolejowego.
 4. W dokumentację techniczną, o której mowa w ust. 3, powinny być wyposażone zakłady taboru Spółki oraz zewnętrzne podmioty gospodarcze wykonujące utrzymanie naprawcze, adekwatnie do realizowanego poziomu utrzymania.
 5. W odniesieniu do ust. 1 pkt 3, postanowienie niniejszej instrukcji stanowią plan utrzymania pojazdów trakcyjnych Spółki.
 6. W odniesieniu do ust. 1 pkt 4, dokumentacja systemu utrzymania (DSU) stanowi podstawowy dokument w oparciu, o który jest realizowany proces utrzymania danej serii pojazdu trakcyjnego. Komórka organizacyjna Centrali Spółki właściwa do spraw utrzymania pojazdów trakcyjnych powinna posiadać dokumentację systemu utrzymania dla wszystkich serii pojazdów trakcyjnych, natomiast zakłady taboru Spółki oraz zewnętrzne podmioty gospodarcze tylko dla pojazdów, których utrzymanie realizują. Wykaz dokumentacji systemu utrzymania zawiera załącznik nr 3.
 7. W odniesieniu do ust. 1 pkt 5, dokumentacja czynności związanych z utrzymaniem pojazdów trakcyjnych obejmuje wzory dokumentów, książek, rejestrów, itp., o których mowa w niniejszej instrukcji.
 8. DTR jest wymagana dla wszystkich nowych lub modernizowanych zespołów, podzespołów, elementów i systemów montowanych w pojazdach trakcyjnych.
 9. WTO są wymagane dla tych nowych lub modernizowanych zespołów, podzespołów, elementów i systemów montowanych w pojazdach trakcyjnych, które wymagają dokonania odbioru technicznego, zgodnie z przepisami wewnętrznymi Spółki w sprawie odbiorów technicznych pojazdów kolejowych i wyrobów.
 10. Dla potrzeb warsztatowych, w Spółce (zależnie od potrzeb i możliwości, na poziomie centrali lub zakładu) opracowaniu podlegają dokumentacje technologiczne przeglądów poszczególnych serii pojazdów trakcyjnych, wyciągi, instrukcje demontażu – montażu, zbiorcze karty pomiarowe układu biegowego lub inne karty pomiarowe, wytyczne, itp. oparte na dokumentacji systemu utrzymania (DSU) oraz dokumentacji technicznej.

11. Szczegółowy opis zarządzania dokumentacją systemu utrzymania oraz pozostałą dokumentacją związaną z procesem utrzymania, określają wewnętrzne przepisy Spółki w sprawie zarządzania dokumentacją związaną z procesem utrzymania pojazdów kolejowych.

§13

Planowanie i wykonywanie przeglądów

1. Pojazdy trakcyjne, będące w dyspozycji Spółki, zgodnie z DSU poszczególnych serii, poddawane są następującym rodzajom przeglądów:
 - 1) kontrolny - P1
 - 2) okresowy - P2
 - 3) okresowy poszerzony - P3
2. Planowanie przeglądów okresowych pojazdów trakcyjnych dokonuje dział zakładu Spółki właściwy do spraw dyspozycji trakcyjnej w uzgodnieniu z działem właściwym do spraw utrzymania tych pojazdów, poprzez opracowanie planu przeglądów okresowych na dany tydzień. Wzór tygodniowego planu przeglądów okresowych stanowi załącznik nr 4.
3. Tygodniowy plan przeglądów okresowych, którym mowa ust. 2:
 - 1) powinien uwzględniać strukturę cykli przeglądów określają w DSU poszczególnych serii oraz rzeczywistą wielkość pracy pojazdu trakcyjnego,
 - 2) podlega uzgodnieniu z działem zakładu taboru Spółki właściwym do spraw utrzymania pojazdów trakcyjnych,
 - 3) może być, w razie potrzeby, korygowany w sposób przyjęty w zakładzie taboru.
4. Podstawą do określenia terminów wykonania przeglądów okresowych pojazdu trakcyjnego jest ilość dni, w których pojazd jest czynny. Dla pojazdów trakcyjnych zatrudnionych nierównomiernie, przedziały czasowe pomiędzy przeglądami okresowymi nie mogą przekraczać 90 dni kalendarzowych.
5. Za terminowe kierowanie pojazdów trakcyjnych na przeglądy okresowe odpowiada naczelnik działu właściwego do spraw dyspozycji trakcyjnej w zakładzie taboru Spółki, na ilostanie rozporządzalnym którego pojazd trakcyjny się znajduje.
6. Dyspozytor zakładu taboru Spółki podejmujący decyzję o zatrudnieniu pojazdu trakcyjnego jest zobowiązany upewnić się, czy pojazd nie wymaga wykonania przeglądu kontrolnego lub okresowego oraz czy jest dopuszczony do eksploatacji, zgodnie z § 9.
7. Zasady organizacyjne wykonania przeglądów kontrolnych określają przepisy wewnętrzne Spółki w sprawie zasad planowania przeglądów kontrolnych pojazdów trakcyjnych.
8. Najdalej w terminie 7 dni pracy po ukończeniu naprawy okresowej, każdy pojazd trakcyjny

należy poddać przeglądowi okresowemu dodatkowemu (tzw. przeglądowi zerowemu).

Minimalny zakres przeglądu dodatkowego dla elektrycznych pojazdów trakcyjnych winien obejmować czynności przeglądu okresowego (P2) a dla spalinowych pojazdów trakcyjnych przeglądu okresowego średniego (P3).

9. Przeglądy sezonowe należy wykonywać w terminach: od 15 września do 30 października (przegląd sezonowy przed zimą) oraz od 1 kwietnia do 15 maja (przegląd sezonowy przed latem) danego roku kalendarzowego, w ramach przypadających przeglądów okresowych.
10. Pojazd trakcyjny skierowany na przegląd podlega wyłączeniu z eksploatacji, zgodnie z postanowieniem § 10.
11. Do wykonania przeglądów pojazdów trakcyjnych upoważnieni są pracownicy zakładów Spółki, zatrudnieni na stanowiskach: starszego rewidenta, rewidenta, elektromontera, rzemieślnika i inni, posiadający odpowiednie kwalifikacje zawodowe określone:
 - 1) w przepisach wewnętrznych Spółki w sprawie przygotowania zawodowego, egzaminów i pouczeń pracowników,
 - 2) w przepisach prawa powszechnie obowiązującego regulujących uprawnienia specjalistyczne (np. w zakresie defektoskopii, badania manometrów, spawania elementów konstrukcyjnych, itd.),
 - 3) w indywidualnych wytycznych wydanych przez producentów urządzeń diagnostycznych, pomiarowych, skrawających, itd. oraz komórki organizacyjne Centrali Spółki właściwe do spraw utrzymania pojazdów trakcyjnych lub utrzymania urządzeń zaplecza technicznego lub dyrektora zakładu taboru Spółki.
12. Pracownicy, o których mowa ust. 11, wykonują czynności wynikające z ich indywidualnych kwalifikacji i możliwości oraz poleceń zwierzchników.
13. Przeglądy należy wykonywać w oparciu o DSU lub opracowane na podstawie DSU dla potrzeb warsztatowych, dokumentacje technologiczne przeglądów poszczególnych serii pojazdów trakcyjnych, bądź inne opracowania o charakterze pomocniczym. Zakres przeglądu określony w DSU musi zostać zrealizowany.
14. Przed rozpoczęciem czynności, pracownicy wykonujący przegląd są zobowiązani zapoznać się z wpisami w książce pokładowej pojazdu z napędem od ostatniego przeglądu P2.
15. Po wykonaniu przeglądu, pracownik wskazany w § 22 ust. 2 i 3, dokonuje w książce pokładowej pojazdu z napędem, wpisu potwierdzającego wykonanie przeglądu.
16. Jeżeli pojazd trakcyjny spełnia wymagania, o których mowa w § 9, może zostać dopuszczony do eksploatacji po wykonanym przeglądzie.

§14

Planowanie i wykonywanie napraw okresowych

1. Pojazdy trakcyjne, będące w dyspozycji Spółki, zgodnie z DSU poszczególnych serii, poddawane są następującym rodzajom napraw okresowych:
 - 1) naprawa rewizyjna - P4
 - 2) naprawa główna - P5
2. W strukturze cyklu napraw okresowych stosuje się numeryczne oznaczenie kolejności napraw np:
 - 1) P4/4 czwarta naprawa rewizyjna od wprowadzenia nowego pojazdu trakcyjnego do eksploatacji,
 - 2) P5/1 pierwsza naprawa główna,
 - 3) 1P4/3 trzecia naprawa rewizyjna po pierwszej naprawie głównej.
3. Naprawy okresowe pojazdów trakcyjnych mogą być wykonywane:
 - 1) przez zewnętrzne podmioty gospodarcze (zakłady naprawcze), na podstawie umów zawartych pomiędzy Spółką a tymi podmiotami – tzw. system zlecony,
 - 2) przez zakłady taboru Spółki, tylko w zakresie napraw rewizyjnych – tzw. system gospodarczy.
4. Planowania napraw okresowych pojazdów trakcyjnych dokonuje komórka organizacyjna Centrali Spółki właściwa do spraw utrzymania pojazdów trakcyjnych.
5. Planowanie napraw okresowych, o którym mowa w ust. 4, powinno uwzględniać następujące zasady:
 - 1) zgodność z potrzebami eksploatacyjnymi oraz ze strukturą cykli napraw okresowych określoną w DSU,
 - 2) zgodność z planem rzeczowo - finansowym działalności Spółki,
 - 3) podstawą do określenia przebiegu pojazdu trakcyjnego są dane z urządzenia rejestrującego zamontowanego w tym pojeździe,
 - 4) skierowanie pojazdu trakcyjnego do naprawy głównej może nastąpić po wykonaniu pełnego przebiegu międzynaprawczego od ostatniej naprawy rewizyjnej,
 - 5) w przypadkach uzasadnionych technicznie lub ekonomicznie dopuszcza się kierowanie pojazdów trakcyjnych do napraw okresowych po osiągnięciu 85% wymaganego przebiegu lub czasokresu międzynaprawczego,
 - 6) dla napraw okresowych wykonywanych systemem gospodarczym należy, odrębnie dla każdej serii pojazdów trakcyjnych sporządzić harmonogram zawierający: serie i numer pojazdu, nazwę macierzystego zakładu taboru, nazwę zakładu wykonującego naprawę, datę

- rozpoczęcia naprawy, planowaną i rzeczywistą datę ukończenia naprawy, ewentualne uwagi; harmonogram zatwierdza kierownik komórki, o której mowa w ust. 4.
6. Pojazd trakcyjny, który osiągnął określony w DSU przebieg lub czasokres do naprawy okresowej podlega wyłączeniu z eksploatacji, zgodnie - z postanowieniami § 10 i otrzymuje status oczekującego naprawy rewizyjnej „P4” lub oczekującego naprawy głównej „P5”.
 7. Przed skierowaniem pojazdu trakcyjnego do naprawy należy dokonać komisyjnych oględzin pojazdu trakcyjnego. W skład komisji wchodzi:
 - 1) naczelnik sekcji utrzymującej pojazd,
 - 2) pracownik upoważniony do dopuszczania pojazdów trakcyjnych do eksploatacji,
 - 3) inny specjalista - w razie potrzeby.
 8. Komisja, o której mowa w ust. 7, sporządza protokół oceny stanu technicznego pojazdu trakcyjnego kierowanego do naprawy okresowej, wg wzoru stanowiącego załącznik nr 5, podlegający zatwierdzeniu przez naczelnika działu zakładu taboru właściwego do spraw utrzymania pojazdów trakcyjnych.
 9. Przejazd lub transport pojazdu trakcyjnego na miejsce wykonania naprawy okresowej powinien odbywać się na zasadach określonych w § 18.
 10. Wraz z pojazdem trakcyjnym kierowanym do naprawy okresowej, macierzysty zakład taboru jest zobowiązany wysłać następujące dokumenty:
 - 1) zamówienie na naprawę z określeniem jej rodzaju,
 - 2) protokół komisyjnych oględzin pojazdu trakcyjnego, zgodny ze wzorem zawartym w załączniku nr 5,
 - 3) książkę pojazdu trakcyjnego wraz z kompletem kart podzespołów i dokumentacją rejestracyjną zbiorników sprężonego powietrza zamontowanego na pojeździe trakcyjnym,
 - 4) inne dokumenty, w razie potrzeby np: zamówienie na prace dodatkowe, zamówienie na modernizację, itp.
 11. Dyspozytor zakładu taboru Spółki podejmujący decyzję o zatrudnieniu pojazdu trakcyjnego jest zobowiązany upewnić się, czy pojazd nie wymaga wykonania naprawy okresowej oraz czy jest dopuszczony do eksploatacji, zgodnie z § 9.
 12. Za terminowe kierowanie pojazdów trakcyjnych do napraw okresowych odpowiada naczelnik działu właściwego do spraw utrzymania pojazdów trakcyjnych w zakładzie taboru Spółki na ilostanie rozporządzalnym którego pojazd trakcyjny się znajduje.
 13. Do wykonywania napraw okresowych pojazdów trakcyjnych systemem gospodarczym upoważnieni są pracownicy zakładów taboru, o których mowa w § 13 ust. 11. W zewnętrznych

podmiotach gospodarczych (zakładach naprawczych) naprawiających pojazdy trakcyjne, zakres uprawnień i podział kompetencji pracowników określają wewnętrzne regulaminy.

14. Przekazanie pojazdu trakcyjnego do naprawy okresowej wykonywanej przez zewnętrzny podmiot gospodarczy (zakład naprawczy) odbywa się na terenie tego podmiotu w obecności komisarza odbiorczego Spółki oraz przedstawiciela zakładu taboru Spółki na ilostanie rozporządzalnym którego pojazd się znajduje.
15. Przekazanie pojazdu trakcyjnego do naprawy zostaje potwierdzone protokołem zdawczo - odbiorczym, którego wzór stanowi załącznik nr 6. Protokół zdawczo - odbiorczy podpisują:
 - 1) przedstawiciel zakładu taboru Spółki przekazujący pojazd trakcyjny do naprawy,
 - 2) przedstawiciel naprawiającego,
 - 3) komisarz odbiorczy Spółki.
16. Zależnie od serii pojazdu, rodzaju naprawy, w stopniu adekwatnym do specyfiki i zakresu ewentualnych zużyć i uszkodzeń, w trakcie wykonywania naprawy okresowej należy stosować:
 - 1) niniejszą instrukcję oraz inne instrukcje związane z utrzymaniem pojazdów trakcyjnych,
 - 2) dokumentację techniczną pojazdu trakcyjnego, o której mowa w § 12 ust. 3,
 - 3) dokumentację systemu utrzymania (DSU),
 - 4) dokumentacje techniczne (instrukcje technologiczne, warunki techniczne, itp.) przyjęte do stosowania w Spółce,
 - 5) pisemne wytyczne wydawane przez komórkę organizacyjną Centrali Spółki właściwą do spraw utrzymania pojazdów trakcyjnych,
 - 6) normy (polskie, europejskie, zakładowe, będące jeszcze w użyciu branżowe) i inne dokumenty normalizacyjne,
 - 7) inne opracowania pomocne przy wykonywaniu naprawy.
17. Zasady wykonania naprawy okresowej i odbioru pojazdów trakcyjnych po naprawach okresowych wykonywanych przez zewnętrzne podmioty gospodarcze (zakłady naprawcze) powinny być zawarte w umowach zawartych pomiędzy Spółką a tymi podmiotami.
18. W przypadku, gdy naprawa okresowa jest realizowana w zakładzie taboru Spółki, zakład ten jest zobowiązany uzgodnić z właściwą komórką organizacyjną Centrali Spółki, zasady organizacyjne odbiorów technicznych międzyoperacyjnych i końcowych wykonywanych przez komisarza odbiorczego.
19. Po ukończeniu naprawy okresowej pojazdu trakcyjnego, po odbiorze technicznym, komisarz odbiorczy wydaje świadectwo sprawności technicznej, które stanowi podstawę do dopuszczenia pojazdu trakcyjnego do eksploatacji.

20. Postanowienia § 14 stosuje się odpowiednio w przypadku modernizacji i przebudowy pojazdu trakcyjnego.

§15

Gwarancja jakości napraw

1. W przypadku napraw okresowych wykonywanych w zewnętrznych podmiotach gospodarczych (zakładach naprawczych) zasady dotyczące reklamacji i roszczeń gwarancyjnych są określone w umowach na wykonywanie tych napraw.
2. W przypadku napraw rewizyjnych wykonywanych w zakładach taboru Spółki, okres gwarancyjny na cały pojazd wynosi 6 miesięcy licząc od daty odbioru technicznego wykonanego przez komisarza odbiorczego.
3. Wyróżnia się następujące rodzaje napraw reklamacyjnych, będący wynikiem zgłoszenia reklamacji jakości pojazdu trakcyjnego po naprawie:
 - 1) naprawa reklamacyjna po naprawie rewizyjnej P4 lub głównej P5,
 - 2) naprawa gwarancyjna „Gw” (dla pojazdów nowych, nowonabytych, zmodernizowanych, przebudowanych lub po naprawie awaryjnej).
4. Dla zespołów, podzespołów i elementów nowych lub naprawianych, zabudowanych podczas naprawy rewizyjnej w zakładzie taboru Spółki, okres gwarancji po naprawie rewizyjnej (P4) powinien być nie krótszy niż okres gwarancyjny zadeklarowany przez producenta lub wykonawcę.
5. Odpowiedzialność gwarancyjna jednego zakładu taboru Spółki wobec drugiego, polega na tym, że zakład będący gwarantem jest odpowiedzialny wykonać naprawę gwarancyjną własnym staraniem, tj. przy użyciu własnych środków: finansowych, technicznych i organizacyjnych.
6. Każdorazowo, w przypadku reklamacji, należy dokonać komisyjnej oceny stanu technicznego pojazdu trakcyjnego oraz ustalić dalszy tryb postępowania. W skład komisji wchodzi przedstawiciele użytkownika pojazdu trakcyjnego oraz przedstawiciele wykonawcy naprawy okresowej. Z ramienia użytkownika w komisji powinien uczestniczyć naczelnik działu właściwego do spraw utrzymania pojazdów trakcyjnych lub naczelnik sekcji utrzymującej dany pojazd.
7. Postanowienia ustępów poprzednich mają zastosowanie odpowiednio również w odniesieniu do napraw awaryjnych oraz przebudowy lub modernizacji pojazdów trakcyjnych.

§16

Kwalifikacja pojazdów trakcyjnych do naprawy bieżącej „B”

Wykonanie naprawy bieżącej

1. Przesłanie uszkodzonego w trakcie eksploatacji pojazdu trakcyjnego do punktu utrzymania, zależnie od rodzaju uszkodzenia lub zużycia, może odbywać się w stanie czynnym lub nieczynnym, z uwzględnieniem postanowień § 18 i 20.
2. Po zjeździe lub sprowadzeniu pojazdu trakcyjnego do punktu utrzymania, jego pracownicy przystępują do oceny stanu technicznego pojazdu uwzględniając:
 - 1) treść wpisów do książki pokładowej pojazdu z napędem,
 - 2) ustną informację przekazaną przez drużynę trakcyjną lub inne kompetentne osoby
 - 3) 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 ust. 2, pracownik punktu utrzymania upoważniony do dopuszczania / wyłączania pojazdów trakcyjnych z eksploatacji po dokonaniu - w razie potrzeby - konsultacji ze zwierzchnikiem służbowym, podejmuje decyzję o zakwalifikowaniu pojazdu trakcyjnego do:
 - 1) naprawy bieżącej bez wyłączania pojazdu z eksploatacji,
 - 2) naprawy bieżącej z wyłączeniem pojazdu z eksploatacji.
4. Naprawa bieżąca bez wyłączania pojazdu trakcyjnego z eksploatacji ma miejsce, gdy obejmuje niewielki zakres uszkodzeń, zużyć (np. urwany przewód NN, niesprawny generator SHP, pęknięty wąż powietrzny, kresowe wymiary wstawek hamulcowych, niesprawny stycznik, niewłaściwe działające obwody rozrządu, spalona żarówka, itd.) a szacowany łączny czas potrzebny na przywrócenie pojazdu trakcyjnego do pełnej sprawności technicznej - licząc od rozpoczęcia działań diagnostycznych, o których mowa w ust. 2, do dokonania w książce pokładowej pojazdu z napędem wpisu o wykonanej naprawie - nie przekracza 5 godzin.
5. Naprawa bieżąca z wyłączeniem pojazdu trakcyjnego z eksploatacji ma miejsce, gdy obejmuje poważniejszy zakres uszkodzeń, zużyć (np. przebita izolacja uzwojeń w silniku trakcyjnym, przesunięta obręcz w zestawie kołowym, kresowe parametry zestawów kołowych, wymagający wymiany olej silnikowy w silniku spalinowym, gorące łożysko osiowe, przepalone rezystory rozruchowe, itd.) a szacowany łączny czas potrzebny na przywrócenie pojazdu do pełnej sprawności technicznej - licząc od rozpoczęcia działań diagnostycznych, o których mowa w ust. 2, do dokonania w książce pokładowej pojazdu z napędem wpisu o dopuszczeniu pojazdu do eksploatacji - przekracza 5 godzin.
6. Do wykonywania napraw bieżących pojazdów trakcyjnych upoważnieni są pracownicy

zakładów taboru Spółki, o których mowa w § 13 ust. 11.

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 § 12 ust. 3, 6 i 10.
8. Po zakończeniu naprawy bieżącej bez wyłączania pojazdu trakcyjnego z eksploatacji, pracownik odpowiedzialny za jej wykonanie, w przyjęty w zakładzie taboru sposób, powiadamia właściwego terytorialnie dyspozytora trakcji w zakładzie taboru Spółki o gotowości pojazdu do pracy.
9. W ramach czynności naprawy bieżącej z wyłączeniem pojazdu trakcyjnego z eksploatacji, po usunięciu nieprawidłowości, wymianie lub regeneracji zespołów, podzespołów lub elementów pojazdu trakcyjnego, należy w szczególności:
 - 1) jeżeli miał miejsce demontaż z pojazdu przynajmniej 3 zespołów napędowych (np. w celu wymiany bądź zamiany miejscami zestawów kołowych lub silników trakcyjnych) – wykonać:
 - a) jazdę próbną w obu kierunkach, mającą na celu sprawdzenia pracy układów napędowych i podwozia, na odcinku o łącznej długości przynajmniej 50 km, z prędkością nie większą niż dopuszczalna dla jazdy luzem, pomiar rozkładu nacisków kół.
 - 2) jeżeli miała miejsce wymiana kompletu podpór metalowo – gumowych podparcia pudła (dot. lokomotyw serii ET22, SU45, SU46, SM31) lub znacząca regulacja parametrów odsprężynowania - wykonać:
 - a) jazdę próbną w obu kierunkach, mającą na celu sprawdzenia pracy układów napędowych i podwozia, na odcinku o łącznej długości przynajmniej 50 km, z prędkością nie większą niż dopuszczalna dla jazdy luzem,
 - b) pomiar rozkładu nacisków kół.
 - 3) jeżeli miała miejsce poważna naprawa któregoś z podzespołów agregatu prądotwórczego mająca znaczący wpływ na wzajemną współpracę silnika spalinowego, prądnicy głównej, regulatora obrotów i maszyn pomocniczych -należy wykonać badanie na oporniku wodnym (dot. lokomotyw spalinowych z przekładnią elektryczną),
10. Konieczność wykonania oraz zakres czynności sprawdzających innych niż wymienione w ust. 9, w tym konieczność wykonania dodatkowego (nie wynikającego z czasu pracy pojazdu) przeglądu kontrolnego ustala pracownik dopuszczający pojazd do eksploatacji, w porozumieniu - w razie potrzeby - ze zwierzchnikiem służbowym. W szczególności, zaleca się kierowanie pojazdów trakcyjnych na pomiar rozkładu nacisków kół, w przypadku, gdy w okresie od

ostatniego ważenia miały miejsce przypadki znacznej ingerencji w układ biegowy.

11. Po zakończeniu naprawy bieżącej pojazdu trakcyjnego z eksploatacji należy:

- 1) wpisać do książki pokładowej pojazdu z napędem oraz książki przeglądów okresowych i napraw bieżących adnotację na temat rodzaju i zakresu, daty, miejsca i nazwiska wykonawcy naprawy bieżącej,
- 2) dokonać dopuszczenia pojazdu do eksploatacji, zgodnie z postanowieniami §9.

§17

Kwalifikacja pojazdów trakcyjnych do naprawy awaryjnej „Aw”

Wykonanie naprawy awaryjnej

1. Przesłanie do punktu utrzymania pojazdu trakcyjnego uszkodzonego w następstwie awarii, zależnie od rodzaju uszkodzenia lub zużycia, może odbywać się w stanie czynnym lub nieczynnym, z uwzględnieniem postanowień § 18 i 20.
2. Po zjeździe lub sprowadzeniu pojazdu trakcyjnego do punktu utrzymania, pojazd należy wyłączyć z eksploatacji. Zakwalifikowania pojazdu trakcyjnego do naprawy awaryjnej dokonuje komisja w zakładzie taboru Spółki. W skład komisji wchodzi:
 - 1) naczelnik działu właściwego do spraw utrzymania pojazdów trakcyjnych,
 - 2) naczelnik sekcji właściwej do spraw utrzymania pojazdów trakcyjnych,
 - 3) pracownik upoważniony do dopuszczania pojazdów trakcyjnych do eksploatacji,
 - 4) przedstawiciel zakładu taboru na ilostanie inwentarzowym którego pojazd się znajduje, gdy kwalifikacja odbywa się w zakładzie innym niż macierzysty - w razie potrzeby,
 - 5) przedstawiciele zewnętrznych podmiotów gospodarczych (zakładów naprawczych) naprawiających pojazdy trakcyjne,
 - 6) inni specjaliści - w razie potrzeby.
3. Komisja, o której mowa w ust. 2, sporządza protokół oceny stanu technicznego pojazdu trakcyjnego kwalifikowanego do naprawy awaryjnej, podlegający zatwierdzeniu przez zastępcę dyrektora zakładu taboru właściwego do spraw eksploatacji. Wzór protokołu oceny zawiera załącznik nr 7. Dokonując oceny komisja powinna uwzględnić:
 - 1) treść wpisów do książki pokładowej pojazdu z napędem,
 - 2) ustną informację przekazaną przez drużynę trakcyjną lub inne osoby,
 - 3) wyniki pomiarów, prób i badań wykonanych podczas produkcji, ostatniej naprawy: bieżącej, okresowej, awaryjnej, a także modernizacji lub przebudowy,
 - 4) wynik oględzin, pomiarów, badań, i innych czynności niezbędnych do ustalenia rodzaju i przyczyny uszkodzenia, zużycia oraz sposobu wykonania naprawy.
4. Na podstawie wyników działań, o których mowa w ust. 3, komisja podejmuje decyzję o

zakwalifikowaniu pojazdu trakcyjnego do:

- 1) naprawy awaryjnej na miejscu, w warunkach macierzystego zakładu taboru,
 - 2) naprawy awaryjnej w innym zakładzie taboru Spółki lub w zewnętrznym podmiocie gospodarczym (zakładzie naprawczym),
 - 3) skreślenia pojazdu trakcyjnego z rejestru pojazdów kolejowych Spółki, zgodnie z procedurą, o której mowa w rozdziale VII.
5. Jeżeli uszkodzenia pojazdu trakcyjnego są spowodowane udziałem w wypadku (np. wypadku komunikacyjnym, pożarze) powodującym znaczące uszkodzenia uniemożliwiające dalszą jego bezpieczną eksploatację (np. poważne uszkodzenia układu biegowego, konstrukcji nośnej – w szczególności uszkodzenia: ostoi, ramy wózka, zestawów kołowych, czołownicy, czopów skreśtu) lub braki zagrażające dalszej bezpiecznej eksploatacji tego pojazdu, komisja podejmuje decyzję o unieważnieniu świadectwa sprawności technicznej.
6. Przekazanie pojazdu trakcyjnego do naprawy awaryjnej wykonywanej przez zewnętrzny podmiot gospodarczy (zakład naprawczy) odbywa się na terenie tego podmiotu w obecności komisarza odbiorczego Spółki oraz przedstawiciela zakładu taboru Spółki, na ilostanie inwentarzowym którego pojazd się znajduje.
7. Przekazanie pojazdu trakcyjnego do naprawy zostaje potwierdzone protokołem zdawczo - odbiorczym, którego wzór stanowi załącznik nr 6. Protokół zdawczo -odbiorczy podpisują:
- 1) przedstawiciel zakładu taboru Spółki przekazujący pojazd trakcyjny do naprawy,
 - 2) przedstawiciel naprawiającego,
 - 3) komisarz odbiorczy Spółki.
8. Przejazd lub transport pojazdu trakcyjnego na miejsce wykonania naprawy awaryjnej powinien odbywać się na zasadach określonych w § 18.
9. W Spółce, do wykonywania napraw awaryjnych pojazdów trakcyjnych upoważnieni są pracownicy zakładów taboru, o których mowa w § 13 ust. 11. W zewnętrznych podmiotach gospodarczych (zakładach naprawczych) naprawiających pojazdy trakcyjne, zakres uprawnień i podział kompetencji pracowników określają wewnętrzne regulaminy.
10. W stopniu zależnym od specyfiki i zakresu uszkodzenia lub zużycia, w trakcie wykonywania naprawy awaryjnej należy stosować dokumentację techniczną, o której mowa w § 12 ust. 3, 6 i 10.
11. W przypadku, gdy w wyniku awarii świadectwo sprawności technicznej pojazdu trakcyjnego utraciło ważność a naprawa awaryjna jest realizowana w zakładzie taboru Spółki, zakład ten jest zobowiązany uzgodnić z właściwą komórką organizacyjną Centrali Spółki, zasady organizacyjne odbiorów technicznych między operacyjnych i końcowych wykonywanych przez

komisarza odbiorczego, które to odbiory w takiej sytuacji (utrata świadectwa sprawności) są obligatoryjne.

12. Zasady wykonywania napraw awaryjnych i odbioru pojazdów trakcyjnych po naprawach awaryjnych wykonywanych przez zewnętrzne podmioty gospodarcze (zakłady naprawcze) powinny być zawarte w umowach zawartych pomiędzy Spółką a tymi podmiotami.
13. W ramach naprawy awaryjnej wykonywanej w zakładzie taboru Spółki obowiązują, jak dla napraw bieżących, postanowienia § 16 ust. 9 i 10.
14. Po zakończeniu naprawy awaryjnej pojazdu trakcyjnego wyłączanego z eksploatacji należy:
 - 1) przeprowadzić odbiór pojazdu, jeżeli, zgodnie z postanowieniami § 23, jest wymagany,
 - 2) wydać świadectwo sprawności technicznej, jeżeli zachodzi taka potrzeba,
 - 3) wpisać do książki pokładowej pojazdu z napędem oraz do książki pojazdu trakcyjnego adnotację na temat rodzaju i zakresu, daty, miejsca i wykonawcy naprawy awaryjnej,
 - 4) dokonać dopuszczenia pojazdu do eksploatacji, zgodnie z postanowieniami §9.

§18

Przesyłanie pojazdów trakcyjnych do miejsca wykonania naprawy: okresowej, bieżącej lub awaryjnej.

1. Przesyłanie pojazdu trakcyjnego do miejsca wykonania naprawy: okresowej, bieżącej lub awaryjnej, zwanej dalej naprawą, może odbywać się w stanie czynnym (przejazd) lub nieczynnym w składzie pociągu (transport).
2. W przypadku przesyłania pojazdów trakcyjnych do napraw okresowych:
 - 1) podstawowym sposobem przesyłania elektrycznych i spalinowych pojazdów trakcyjnych jest przejazd pojazdu w stanie czynnym, przy czym w miarę możliwości, zaleca się przesyłanie razem więcej niż jednego pojazdu,
 - 2) w okresie temperatur ujemnych, podstawowym sposobem przesyłania spalinowych pojazdów trakcyjnych jest przejazd pojazdu w stanie nieczynnym,
 - 3) w uzasadnionych przypadkach dozwolone jest przesyłanie pojazdów trakcyjnych w odstępstwie od zasad podanych w pkt 1 i 2, po uzyskaniu indywidualnej, pisemnej zgody dyrektora zakładu taboru Spółki, na ilostanie inwentarzowym którego pojazd się znajduje na wniosek naczelnika działu właściwego do spraw utrzymania pojazdów trakcyjnych.
3. Pojazdy przesyłane do napraw powinny być wyłączone z eksploatacji, zgodnie z postanowieniami § 10.
4. Przed przesłaniem do naprawy w stanie czynnym, pojazdu trakcyjnego, którego świadectwo sprawności technicznej utraciło ważność, upoważniony pracownik Spółki wydaje nowe

- świadcstwo sprawności technicznej, z ważnością na czas dojazdu do miejsca naprawy, jednak nie dłużej niż 14 dni kalendarzowych.
5. Wydanie świadectwa sprawności technicznej, o którym mowa w ust. 4, powinno być poprzedzone ustaleniem: poprzez wykonanie przeglądu kontrolnego „P1”, pomiarów parametrów geometrycznych zestawów kołowych oraz w razie potrzeby innych czynności, że stan techniczny pojazdu nie zagraża bezpieczeństwu ruchu kolejowego.
 6. Przed przesłaniem do naprawy pojazdu trakcyjnego w stanie nieczynnym, należy dokonać oceny stanu technicznego, w celu ustalenia, czy jego przejazd nie zagraża bezpieczeństwu ruchu kolejowego. W szczególności należy zwrócić uwagę na:
 - 1) skrajnię pojazdu, która nie może być przekroczona,
 - 2) stan urządzeń pociągowo - zderznych, które muszą być sprawne i kompletne,
 - 3) stan urządzeń hamulcowych, które muszą umożliwiać przynajmniej zachowanie ciągłości przewodu głównego w składzie pociągu, jeżeli hamulec pojazdu trakcyjnego miałby być wyłączony,
 - 4) kompletność wyposażenia części biegowych (niedopuszczalne są: np. wystające, niedokręcone, brakujące istotne elementy),
 - 5) stan zestawów kołowych w widocznych miejscach (niedopuszczalne są: np. poluzowana lub pęknięta obręcz, przekroczone parametry geometryczne),
 - 6) dostępne części ostoi (niedopuszczalne są: np. nadmierne: odkształcenia, pęknięcia, ogniska korozji, itp., osłabiające znacząco zdolność przenoszenia siły),
 7. Oceny stanu technicznego oraz dopuszczenia do transportu w stanie nieczynnym dokonuje pracownik zakładu taboru upoważniony do dopuszczania pojazdów trakcyjnych do eksploatacji, zgodnie z § 9 ust. 2 lub komisarz odbiorczy. Z dokonanej oceny stanu technicznego należy sporządzić orzeczenie techniczne, zgodnie ze wzorem zawartym w załączniku nr 8.
 8. Orzeczenie techniczne, o którym mowa w ust. 7, należy sporządzić w dwóch egzemplarzach: jeden dla wydającego orzeczenie techniczne, natomiast drugi należy dołączyć do dokumentów pociągu w składzie którego pojazd będzie przesyłany.
 9. Postanowienia § 18 mają zastosowanie odpowiednio również w odniesieniu do przesyłania pojazdów trakcyjnych do przebudowy, modernizacji lub w innych okolicznościach; a także, z wyłączeniem postanowień ust. 2, odnoszą się do przesyłania nieczynnych pojazdów trakcyjnych dysponentów innych niż PKP Intercity S.A., nie będących przewoźnikami kolejowymi.

§19

Kontrola stanu technicznego pojazdów trakcyjnych w trakcie eksploatacji

1. Kontrola stanu technicznego pojazdów trakcyjnych w trakcie eksploatacji ma na celu wykrycie ewentualnych uszkodzeń lub usterek w okresie pomiędzy kolejnymi przeglądami.
2. Kontrolę stanu technicznego pojazdów trakcyjnych w trakcie eksploatacji realizuje drużyna trakcyjna, w szczególności poprzez oględziny techniczne, wzrokowe i słuchowe sprawdzenie pracy pojazdu, sprawdzenie w książce pokładowej pojazdu z napędem ważności przeglądu oraz potwierdzenia usunięcia ewentualnych usterek.
3. Szczegółowe wytyczne obejmujące kontrolę stanu technicznego pojazdów trakcyjnych przez drużynę trakcyjną w trakcie eksploatacji, są określone w wewnętrznych przepisach Spółki.

§20

Zasady postępowania z pojazdami trakcyjnymi uszkodzonymi w trakcie eksploatacji

1. Pod pojęciem pojazdu trakcyjnego uszkodzonego w trakcie eksploatacji, należy rozumieć pojazd wykonujący pracę pociągową lub pozapociągową, który uległ uszkodzeniu lub awarii.
2. W przypadku uszkodzenia, decyzję odnośnie dalszego trybu postępowania z pojazdem trakcyjnym podejmuje maszynista, w zależności od rodzaju uszkodzenia, wybierając jeden z poniższych wariantów:
 - 1) naprawa pojazdu trakcyjnego we własnym zakresie i kontynuowanie jazdy,
 - 2) kontynuowanie jazdy w trybie awaryjnym zgodnie z dokumentacją techniczno - ruchową pojazdu trakcyjnego do stacji docelowej lub, zależnie od rodzaju uszkodzenia, do najbliższej stacji,
 - 3) żądanie pojazdu trakcyjnego zastępczego z uwagi na brak możliwości kontynuowania jazdy.
3. W przypadku awarii, o niewielkim zakresie - w szczególności będącej skutkiem zderzenia, niewielkiego pożaru lub najechania na przeszkodę - decyzję odnośnie trybu dalszego postępowania z pojazdem trakcyjnym podejmuje maszynista, po wykonaniu oględzin pojazdu, uwzględniając następujące warunki:
 - 1) jeżeli pojazd trakcyjny nie uległ wykolejeniu, a jego uszkodzenia są typu lekkiego (np. uszkodzenie zgarniaczy, gniazda lub wtyku WN, węży pneumatycznych, stopni wejściowych, itp.) i powstały skutek potrącenia: człowieka, zwierzęcia, lekkiego pojazdu drogowego (np. rower, motocykl, itp.); kontynuowanie jazdy jest możliwe bez ograniczeń technicznych, o ile uszkodzenia nie zagrażają bezpieczeństwu ruchu kolejowego,

- 2) jeżeli pojazd trakcyjny nie uległ wykolejeniu, a jego uszkodzenia (np. poluzowanie opaski resora, zarysowanie powierzchni tocznej zestawów kołowych, rozbita szyba w kabinie maszynisty, rozbita skrzynia akumulatorów, niewielki ugaszony pożar, itp.) nie pozwalają na kontynuowanie jazdy bez ograniczeń; dalsza jazda jest możliwa tylko do najbliższej stacji z prędkością nie przekraczającą 30 km/h; pojazd trakcyjny powinien pozostać w stacji do czasu dokonania oględzin technicznych przez pracowników pionu utrzymania właściwego terytorialnie zakładu taboru Spółki, którzy są zobowiązani określić możliwość naprawy na miejscu lub warunki przejazdu pojazdu trakcyjnego do punktu utrzymania.
4. W wypadku, w trakcie którego mogło potencjalnie dojść do poważnego uszkodzenia układu biegowego, konstrukcji nośnej - w szczególności uszkodzenia: ostoji, ramy wózka, zestawów kołowych, czołownicy, czopów skrętu - a będącego skutkiem wykolejenia, zderzenia lub pożaru o dużych rozmiarach, decyzję odnośnie trybu dalszego postępowania z pojazdem trakcyjnym podejmuje, po wykonaniu sprawdzenia stanu technicznego pojazdu, uprawniony przedstawiciel Spółki będący członkiem komisji powypadkowej lub zespołu kierującego akcją usuwania skutków wypadków.
5. Przedstawiciel Spółki, o którym mowa w ust. 4, ustala w szczególności sposób przejazdu lub transportu pojazdu trakcyjnego z miejsca zdarzenia do uzgodnionego punktu utrzymania w zakładzie taboru Spółki uwzględniając, zależnie od stanu technicznego pojazdu możliwość przejazdu lub transportu:
 - 1) w stanie czynnym,
 - 2) w stanie nieczynnym na własnych kołach,
 - 3) w stanie nieczynnym na własnych kołach z udziałem pociągu ratunkowego,
 - 4) w stanie nieczynnym na własnych kołach na specjalistycznych wózkach technologicznych,
 - 5) w częściach, przy użyciu transportu kolejowego lub samochodowego.
6. Zasady działania komisji i zespołu, o których mowa w ust. 4, są określone w przepisach prawa powszechnie obowiązującego przywołanych w załączniku nr 1 pod poz. 9. Członkowie Komisji dążąc do ustalenia przyczyn wydarzenia powinni uwzględniać jego negatywny wpływ na wyniki pomiarów i oględzin oraz w razie wątpliwości, korzystać z dostępnych opracowań naukowo – badawczych.
7. We wszystkich przypadkach, o których mowa w ust. od 2 do 4, w miarę możliwości, maszynista jest zobowiązany dokonać w książce pokładowej pojazdu z napędem opisu uszkodzenia lub awarii.
8. W przypadkach, o których mowa w ust. 2 pkt 2 i 3 oraz w ust. 3 pkt 1, maszynista w porozumieniu z właściwym terytorialnie dyspozytorem zakładu taboru Spółki przekazuje pojazd

trakcyjny do uzgodnionego punktu utrzymania, celem dokonania oceny stanu technicznego i naprawy.

9. W przypadku, gdy uszkodzeniu lub awarii towarzyszy opóźnienie pociągu, w razie potrzeby, należy sporządzić orzeczenie techniczne wg wzoru stanowiące załącznik nr 9.
10. Szczegółowe wytyczne obejmujące tryb postępowania w sytuacjach szczególnych, w tym podczas wykolejeń, uszkodzeń i awarii pojazdu trakcyjnego w trakcie eksploatacji, są określone w przepisach prawa powszechnie obowiązującego przywołanych w załączniku nr 1 pod poz. 9 oraz w wewnętrznych przepisach Spółki.

§21

Dokumenty związane z utrzymaniem pojazdów trakcyjnych

1. Do dokumentów związanych z utrzymaniem pojazdów trakcyjnych należą:
 - 1) książka pojazdu trakcyjnego,
 - 2) książka pokładowa pojazdu z napędem,
 - 3) książka przeglądów okresowych i książka napraw bieżących pojazdów trakcyjnych,
 - 4) karty podzespołów pojazdu trakcyjnego,
 - 5) dokumentacja rejestracyjna zbiorników sprężonego powietrza,
2. Książkę pojazdu trakcyjnego elektrycznego i spalinowego:
 - 1) należy prowadzić odrębnie dla każdego pojazdu trakcyjnego,
 - 2) zakłada zakład taboru Spółki, na ilostanie inwentarzowym którego pojazd trakcyjny się znajduje (dot. książki dla pojazdu wprowadzanego do eksploatacji po raz pierwszy lub przypadku zniszczenia książki).
3. Za przechowywanie oraz właściwe prowadzenie książek pojazdów trakcyjnych odpowiada w zakładzie taboru Spółki naczelnik sekcji właściwej do spraw utrzymania tych pojazdów.
4. Książki pojazdów trakcyjnych skreślonych z rejestru pojazdów kolejowych Spółki, należy przechowywać w archiwum zakładowym przez okres 5 lat a następnie zniszczyć, pod warunkiem, że nie stanowią dokumentów o wartości historycznej, muzealnej.
5. Książka pokładowa pojazdu z napędem:
 - 1) powinna znajdować się w każdym czynnym pojeździe trakcyjnym,
 - 2) w przypadku wysyłania pojazdu trakcyjnego do naprawy, powinna zostać przekazana razem z pojazdem do zakładu naprawiającego.
6. Za wyposażenie pojazdu trakcyjnego w książkę pokładową pojazdu z napędem odpowiada pracownik dopuszczający pojazd do eksploatacji.
7. Książki pokładowe pojazdu z napędem, w których wyczerpało się miejsce na wpisy i zostały w

- pojeździe wymienione na nowe, należy przechowywać w sekcji zakładu taboru właściwej do spraw utrzymania pojazdów trakcyjnych przez okres 1 roku a następnie zniszczyć.
8. Książki przeglądów okresowych i książki napraw bieżących pojazdów trakcyjnych: elektrycznych i spalinowych :
- 1) należy prowadzić oddzielnie dla każdego pojazdu trakcyjnego,
 - 2) pozostają w danym zakładzie taboru, przez cały czas znajdowania się pojazdu na ilostanie tego zakładu,
 - 3) prowadzone są przez pracowników uprawnionych do dopuszczania pojazdów trakcyjnych do eksploatacji, którzy są za nie odpowiedzialni.
9. Książki przeglądów okresowych i napraw bieżących, w których wyczerpało się miejsce na wpisy i zostały wymienione na nowe, należy przechowywać we właściwej sekcji utrzymania w zakładzie taboru przez okres 2 lat a następnie zniszczyć.
10. Kartę podzespołów pojazdu trakcyjnego (z wyjątkiem zestawów kołowych) należy prowadzić dla następujących podzespołów:
- 1) maszyny elektryczne, w tym przetwornice statyczne i transformatory o mocy znamionowej powyżej 3 kW,
 - 2) silnik spalinowy,
 - 3) sprężarka powietrza,
 - 4) rama wózka,
 - 5) zestaw kołowy,
 - 6) prędkościomierz,
 - 7) aparat czuwaka,
 - 8) generator SHP,
 - 9) turbosprężarka,
 - 10) podgrzewacz wody,
 - 11) agregat grzewczy (odrębna karta na silnik spalinowy i prądnicę),
11. Kartę dla nowego podzespołu wprowadzanego do eksploatacji zakłada zakład taboru Spółki będący użytkownikiem. W przypadku montażu nowego podzespołu podczas naprawy pojazdu, kartę podzespołu zakłada naprawiający. Zapisów w karcie podzespołu dotyczących badań, naprawy, demontażu i montażu w pojazdach dokonuje pracownik sekcji właściwej do spraw utrzymania pojazdów trakcyjnych zakładu taboru lub pracownik zakładu naprawiającego.
12. Kartę podzespołu, z chwilą jego fizycznej likwidacji, należy zniszczyć.
13. Wzór karty podzespołu dla zestawów kołowych jest określony w przepisach wewnętrznych Spółki przywołanych w załączniku nr; 1 pod poz. 12.

14. Dokumentacja rejestracyjna zbiorników sprężonego powietrza, podlegają zasadom określonym w przepisach prawa o dozorcze technicznym, przywołanych w załączniku nr 1 pod poz. 2 oraz zasadom ogłoszonym przez organy TDT.
15. W razie potrzeby, dyrektorzy zakładów taboru Spółki mogą wprowadzać, do wykorzystania w procesie utrzymania pojazdów trakcyjnych, na użytek zakładu, również inne dokumenty, książki, wykazy, ewidencje, itp.
16. W procesie utrzymania obowiązują następujące zasady obiegu dokumentów ewidencyjnych:
 - 1) karty podzespołów, dokumentację rejestracyjną zbiorników sprężonego powietrza i książkę kotłową przechowuje się razem z książką pojazdu trakcyjnego,
 - 2) w przypadku wymiany podzespołu w pojeździe należy dokonać również wymiany dokumentu ewidencyjnego podzespołu,
 - 3) w przypadku wysyłania pojazdu trakcyjnego do zakładu naprawiającego należy przekazywać książkę pojazdu trakcyjnego wraz z kartami podzespołów, dokumentację rejestracyjną zbiorników sprężonego powietrza,
 - 4) w przypadku wysyłania podzespołu do innego zakładu taboru lub do zakładu naprawiającego, łącznie z podzespołem należy przekazywać jego indywidualną kartę, a dla zbiorników powietrza odpowiednio książkę i dokumentację rejestracyjną zbiorników sprężonego powietrza,
 - 5) dokumenty ewidencyjne zespołów i podzespołów znajdujących się w rezerwie obiegowej powinny być przechowywane w zakładzie taboru; w przypadku wysyłania podzespołu rezerwy obiegowej do naprawy, łącznie z podzespołem należy przekazywać jego indywidualną kartę,
 - 6) w przypadku zmiany przydziału inwentarzowego pojazdu trakcyjnego należy do docelowego, macierzystego zakładu taboru przekazać wszystkie aktualne dokumenty, o których mowa w ust. 1.

§22

Rejestracja czynności związanych z utrzymaniem pojazdów trakcyjnych oraz ewidencja uszkodzeń i awarii

1. Rejestracji czynności związanych z utrzymaniem pojazdów trakcyjnych, zależnie od rodzaju czynności, dokonuje się w:
 - 1) książce pokładowej pojazdu z napędem,
 - 2) książce przeglądów okresowych i napraw bieżących pojazdów trakcyjnych,
 - 3) książce pojazdu trakcyjnego,

2. Wykonanie przeglądu kontrolnego potwierdza w książce pokładowej pojazdu z napędem pracownik upoważniony do dopuszczania pojazdów trakcyjnych do eksploatacji lub inny pracownik, odpowiedzialny za nadzór nad wykonywaniem przeglądów kontrolnych w danym punkcie utrzymania. Potwierdzenie musi zawierać datę, godzinę i miejsce wykonania przeglądu kontrolnego oraz nazwisko osoby potwierdzającej.
3. Wykonanie przeglądu okresowego potwierdza w książce pokładowej pojazdu z napędem oraz książce przeglądów okresowych i napraw bieżących pojazdów trakcyjnych pracownik upoważniony do dopuszczania pojazdów trakcyjnych do eksploatacji lub inny pracownik, odpowiedzialny za nadzór nad wykonywaniem przeglądów okresowych. Potwierdzenie musi zawierać datę, godzinę i miejsce wykonania przeglądu okresowego oraz nazwisko osoby potwierdzającej.
4. Wykonanie naprawy bieżącej lub awaryjnej w zakładzie taboru Spółki potwierdza w książce pokładowej pojazdu z napędem, książce przeglądów okresowych i książce napraw bieżących pojazdów trakcyjnych a w przypadku naprawy awaryjnej także w książce pojazdu trakcyjnego pracownik upoważniony do dopuszczania pojazdów trakcyjnych do eksploatacji lub inny pracownik, odpowiedzialny za nadzór nad wykonywaniem napraw. Potwierdzenie musi zawierać datę, godzinę, miejsce i zakres wykonania naprawy oraz nazwisko osoby potwierdzającej.
5. Wykonanie naprawy okresowej w zakładzie taboru Spółki potwierdza w książce pokładowej pojazdu z napędem oraz w książce pojazdu trakcyjnego pracownik upoważniony do dopuszczania pojazdów trakcyjnych do eksploatacji lub inny pracownik, odpowiedzialny za nadzór nad wykonywaniem napraw. Potwierdzenie musi zawierać datę, godzinę, miejsce i rodzaj naprawy oraz nazwisko osoby potwierdzającej i nie może być zamieszczone przed dokonaniem odbioru technicznego pojazdu trakcyjnego przez komisarza odbiorczego.
6. Wykonanie naprawy awaryjnej lub okresowej w zewnętrznym podmiocie gospodarczym (zakładzie naprawczym) potwierdza w książce pojazdu trakcyjnego komisarz odbiorczy, na podstawie wpisu upoważnionego pracownika wykonawcy naprawy. Potwierdzenie powinno zawierać także zakres ewentualnych, dodatkowych czynności naprawczych.
7. Postanowienia ustępów poprzednich mają zastosowanie odpowiednio również w odniesieniu do przebudów lub modernizacji pojazdów trakcyjnych.
8. W razie potrzeby, rejestracja czynności związanych z procesem utrzymania może obejmować także inne, dodatkowe dane.

9. W celu umożliwienia formułowania prawidłowych wniosków w zakresie oceny procesu utrzymania, zakłady taboru Spółki są zobowiązane do prowadzenia ewidencji uszkodzeń i awarii w pojazdach trakcyjnych.
10. Ewidencja, o której mowa w ust. 9, do czasu wprowadzenia w Spółce kompleksowych rozwiązań informatycznych, powinna obejmować istotniejsze uszkodzenia i awarie następujących podzespołów danej serii pojazdów trakcyjnych:
- 1) zestawów kołowych,
 - 2) ram wózków i ostoi,
 - 3) silników trakcyjnych,
 - 4) silników spalinowych,
 - 5) prądnic głównych,
 - 6) przetwornic głównych,
 - 7) prędkościomierzy,
 - 8) zaworów hamulcowych,
 - 9) urządzeń SHP, czuwaka i radioskopu.
11. Ewidencja uszkodzeń i awarii powinna być prowadzona w formie elektronicznej, przy użyciu arkusza kalkulacyjnego excel, w układzie:
- 1) liczba porządkowa,
 - 2) seria pojazdu trakcyjnego,
 - 3) przebieg lub czas eksploatacji od ostatniej naprawy okresowej,
 - 4) numer pojazdu trakcyjnego,
 - 5) rodzaj uszkodzonego podzespołu,
 - 6) numer uszkodzonego podzespołu,
 - 7) krótki opis uszkodzenia,
 - 8) uwagi.

wg wzoru:

Ewidencja uszkodzeń i awarii pojazdów trakcyjnych							
L.p.	serii pojazdu trakcyjnego	przebieg lub czas eksploatacji od ostatniej naprawy okresowej	numer pojazdu trakcyjnego	rodzaj uszkodzonego podzespołu	Numer uszkodzonego podzespołu	krótki opis uszkodzenia	uwagi
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.

ROZDZIAŁ V

KONTROLA I ODBIÓR CZYNNOŚCI UTRZYMANIOWYCH

§23

Kontrola i odbiór pojazdów trakcyjnych po przeglądach, naprawach bieżących i naprawach awaryjnych wykonywanych w zakładach taboru Spółki

1. W trakcie wykonywania wszystkich rodzajów przeglądów i napraw, mistrzowie, rewidenci, brygadziści i inni pracownicy odpowiedzialni za nadzór nad czynnościami utrzymaniowymi, są zobowiązani prowadzić doraźną kontrolę jakości wykonywanych prac.
2. Kontrola, o której mowa w ust. 1, polega na wrywkowym sprawdzaniu zgodności zespołów, podzespołów i elementów pojazdu z postanowieniami odpowiedniej dokumentacji technicznej oraz na sprawdzaniu jakości wykonywanych prac. W szczególności, kontroli podlegają dokumenty potwierdzające wykonanie wymaganych badań, pomiarów, prób, itp. oraz zespoły, podzespoły i elementy pojazdu:
 - 1) związane z bezpieczeństwem ruchu kolejowego,
 - 2) mające istotny wpływ na niezawodność techniczną pojazdu trakcyjnego,
 - 3) mające istotny wpływ na warunki pracy drużyny trakcyjnej.
3. Z uwagi na zakres wykonywanych prac, oprócz kontroli, pojazdy trakcyjne podlegają odbiorom wewnątrzzakładowym:
 - 1) po przeglądach dużych o poszerzonym zakresie – P3,
 - 2) po naprawach awaryjnych – Aw,
 - 3) jeżeli miał miejsce demontaż przynajmniej 3 zespołów napędowych (np. w celu wymiany bądź zamiany miejscami zestawów kołowych lub silników trakcyjnych),
 - 4) po wymianie kompletu podpór metalowo - gumowych oparcia pudła na wózku.
4. Odbiory wewnątrzzakładowe na zasadach analogicznych jak dla kontroli, określonych w ust. 2, przeprowadza w zakładzie taboru Spółki komisja w składzie: naczelnik sekcji właściwej do spraw utrzymania pojazdów trakcyjnych, w której wykonano przegląd lub naprawę oraz mistrzowie odpowiedzialni za wykonane czynności. Potwierdzenie wykonania i wnioski z przeprowadzonego odbioru należy wpisać do książki przeglądów okresowych i książki napraw bieżących.
5. Udział komisarza odbiorczego w odbiorach wewnątrzzakładowych po: przeglądach naprawach bieżących i naprawach awaryjnych w zakładach Spółki, nie jest wymagany.
6. W każdej sekcji właściwej do spraw utrzymania pojazdów trakcyjnych, raz na 6 miesięcy, komisja w poszerzonym, składzie wykonuje odbiór wewnątrz zakładów wybranych pojazdów trakcyjnych po przeglądzie okresowym, naprawie bieżącej lub awaryjnej. Skład komisji jest

następujący:

- 1) naczelnik działu właściwego do spraw utrzymania pojazdów trakcyjnych,
 - 2) naczelnik sekcji utrzymującej pojazd,
 - 3) kontroler właściwy do spraw trakcji,
 - 4) pracownik upoważniony do dopuszczania pojazdów trakcyjnych do eksploatacji,
 - 5) maszynista instruktor,
 - 6) inni specjaliści - w razie potrzeby.
7. Komisja, o której mowa w ust. 5, z wykonanego odbioru sporządza protokół wg wzór stanowiącego załącznik nr 10, podlegający zatwierdzeniu przez zastępcę dyrektora zakładu taboru właściwego do spraw eksploatacji.
8. W ramach prowadzonego nadzoru i monitoringu, komórka organizacyjna Centra Spółki właściwa do spraw utrzymania pojazdów trakcyjnych, wykonuje doraźne kontrole jakości utrzymania pojazdów trakcyjnych w zakładach taboru.

§24

Kontrola i odbiór pojazdów trakcyjnych po naprawach okresowych wykonanych w zakładach taboru Spółki

1. W trakcie wykonywania naprawy okresowej w zakładzie taboru należy realizować doraźną kontrolę jakości wykonywanych prac, zgodnie z § 23 ust. 1 i 2.
2. W trakcie naprawy okresowej wymagane jest wykonywanie odbiorów technicznych międzyoperacyjnych przez komisarzy odbiorczych lub innego upoważnionego pracownika. Montaż w pojeździe trakcyjnym zespołu, podzespołu lub elementu wymagającego odbioru międzyoperacyjnego, z pominięciem tego odbioru jest zabroniony.
3. Po naprawie okresowej wymagany jest odbiór techniczny pojazdu trakcyjnego przez komisarzy odbiorczych.

§25

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

1. Proces naprawy okresowej lub awaryjnej wykonywanej przez zewnętrzny podmiot gospodarczy (zakład naprawczy) podlega kontroli i odbiorowi przez komisarzy odbiorczych Spółki.
2. Kontrola procesu naprawy okresowej lub awaryjnej polega w szczególności na:
 - 1) sprawdzaniu zgodności rzeczywistych parametrów i cech konstrukcyjnych, technologicznych i eksploatacyjnych pojazdu kolejowego lub wyrobu z wymaganiami podanymi w warunkach technicznych odbioru (WTO), DSU i innych dokumentach

- stanowiących podstawę do odbioru technicznego,
- 2) sprawdzenia prawidłowości dokonywanych pomiarów, analiz, obliczeń, itp. oraz poprawności rejestracji otrzymanych wyników a w razie potrzeby również do notowania (na własny użytek) uzyskanych wyników,
 - 3) nadzorowaniu przebiegu naprawy poprzez wrywkową kontrolę jej zgodności z WTO, DSU i innymi dokumentami stanowiącymi podstawę do odbioru technicznego.
3. Po zakończeniu naprawy komisarz odbiorczy PKP Intercity S.A. przeprowadza odbiór techniczny pojazdu trakcyjnego pod kątem zgodności wykonania naprawy z WTO, DSU i innymi dokumentami stanowiącymi podstawę do odbioru technicznego, a następnie – w przypadku pozytywnego wyniku - podpisuje protokół potwierdzający wykonanie odbioru technicznego i tym samym ukończenie naprawy pojazdu trakcyjnego.
4. Po podpisaniu protokołu potwierdzającego wykonanie odbioru technicznego (i tym samym ukończenie naprawy), komisarz odbiorczy wystawia świadectwo sprawności technicznej.
5. Ukończenie naprawy pojazdu trakcyjnego komisarz odbiorczy zgłasza do macierzystego zakładu taboru w umownie przyjęty sposób (telefonicznie lub faksem) bezzwłocznie po podpisaniu protokołu potwierdzającego wykonanie odbioru technicznego.
6. Szczegółowe zasady wykonywania odbiorów technicznych określają wewnętrzne przepisy Spółki w sprawie odbiorów technicznych pojazdów kolejowych i wyrobów.

ROZDZIAŁ VI

WPROWADZENIE NOWYCH ROZWIĄZAŃ KONSTRUKCYJNYCH I MATERIAŁÓW

§26

Ogólne zasady wprowadzania w pojazdach trakcyjnych nowych rozwiązań konstrukcyjnych i materiałów

1. Mając na względzie postęp techniczny, rachunek ekonomiczny, zmiany asortymentu produkcji dostawców, wnioski z analiz niezawodności taboru trakcyjnego, zwiększenie konkurencyjności na rynku, oraz inne istotne czynniki, dotychczas stosowane rozwiązania konstrukcyjne oraz materiały mogą być zastępowane innymi - nowymi lub używanymi, lecz nie stosowanymi w pojazdach trakcyjnych Spółki.
2. Dla zespołów, podzespołów i elementów mających istotny związek z bezpieczeństwem ruchu kolejowego, niezawodnością techniczną pojazdu trakcyjnego oraz interoperacyjnością kolei, montowanych po wejściu w życie niniejszej instrukcji, jest wymagane świadectwo dopuszczenia do eksploatacji typowego elementu, pojazdu kolejowego wydane przez Prezesa UTK na podstawie przepisów prawa powszechnie obowiązującego przywołanych w załączniku

nr 1 pod poz. 5 i.6.

3. Wykaz zespołów, podzespołów i elementów, o których mowa w ust. 2 zawiera załącznik nr 11.

§27

Eksploracja próbna

1. Po wykonaniu modernizacji pojazdu trakcyjnego wymagane jest przeprowadzenie eksploatacji próbnej.
2. Wprowadzenie do powszechnego stosowania nowych lub dotychczas nie stosowanych rozwiązań konstrukcyjnych (podzespołów, zespołów, elementów) i materiałów, wymaga przeprowadzenia eksploatacji próbnej.
3. Eksploatacja próbna wymaga szczególnej uwagi ze strony eksploatującego pojazd trakcyjny, a jej przebieg powinien być dokumentowany.
4. Przebieg eksploatacji próbnej nie może zagrażać bezpieczeństwu ruchu pociągów obsługi pojazdów trakcyjnych, przewozu podróżnych oraz nie może zakłócać współpracy pojazdu z urządzeniami infrastruktury kolejowej i innymi pojazdami kolejowymi.
5. Zasady prowadzenia eksploatacji próbnej określają przepisy wewnętrzne Spółki w sprawie zasad prowadzenia eksploatacji próbnej pojazdów kolejowych, wyrobów urządzeń technicznych służących do utrzymania pojazdów kolejowych.

ROZDZIAŁ VII

SKREŚLENIE POJAZDU TRAKCYJNEGO Z REJESTRU POJAZDÓW KOLEJOWYCH

§28

Kwalifikacja pojazdu trakcyjnego do skreślenia z rejestru pojazdów kolejowych Spółki

1. Pojazd trakcyjny może zostać zakwalifikowany do skreślenia z rejestru pojazdów kolejowych Spółki, w szczególności, jeżeli:
 - 1) posiada znaczne, zużycie ości, części biegowych i innych elementów konstrukcji o charakterze istotnym dla bezpieczeństwa ruchu kolejowego,
 - 2) posiada poważne uszkodzenia wynikłe z wydarzeń losowych (pożar, powódź, wykolejenie, zderzenie, itp.) lub z innych przyczyn,
 - 3) jest zbędny z przyczyn eksploatacyjnych (brak zapotrzebowania na pracę pojazdu), przywrócenie sprawności pojazdu jest nieuzasadnione lub niemożliwe z technicznego lub ekonomicznego punktu widzenia,

- 4) jest zamiar jego zbycia przez Spółkę.
2. Kwalifikacji pojazdu do skreślenia z rejestru pojazdów kolejowych Spółki dokonuje komisja powołana przez dyrektora zakładu taboru, na ilostanie którego pojazd się znajduje. Skład komisji jest następujący:
 - 1) zastępca dyrektora zakładu taboru właściwy do spraw eksploatacji,
 - 2) naczelnik działu właściwego do spraw utrzymania pojazdów trakcyjnych,
 - 3) naczelnik działu właściwego do spraw eksploatacji pojazdów trakcyjnych,
 - 4) naczelnik działu właściwego do spraw rachunkowości i finansów,
 - 5) właściwy naczelnik sekcji utrzymującej pojazd,
 - 6) pracownik upoważniony do dopuszczania pojazdów trakcyjnych do eksploatacji,
 - 7) inni specjaliści -w razie potrzeby.
3. Komisja sporządza protokół oceny stanu technicznego pojazdu trakcyjnego, który stanowi załącznik nr 12. Protokół podlega zatwierdzeniu przez dyrektora zakładu taboru.
4. W przypadku zakwalifikowania pojazdu trakcyjnego do skreślenia z rejestru pojazdów kolejowych Spółki, dyrektor zakładu taboru, zgodnie z obowiązującą wewnętrzną procedurą, przedkłada na posiedzenie Zarządu PKP Intercity S.A. (lub odpowiednio dla Członka Zarządu PKP Intercity S.A. Dyrektora ds. Eksploatacji i Zaplecza Technicznego) następujące dokumenty:
 - 1) wniosek o podjęcie uchwały lub odpowiednio uzasadnienie decyzji w sprawie skreślenia danego pojazdu trakcyjnego z rejestru pojazdów kolejowych Spółki,
 - 2) protokół oceny stanu technicznego pojazdu trakcyjnego, jako załącznik do wniosku lub uzasadnienia decyzji, o których mowa w pkt 1,
 - 3) projekt uchwały Zarządu PKP Intercity S.A. (lub decyzji Członka Zarządu PKP Intercity S.A. Dyrektora ds. Eksploatacji i Zaplecza Technicznego) w sprawie skreślenia pojazdu trakcyjnego z rejestru pojazdów kolejowych Spółki, jako załącznik do wniosku lub uzasadnienia decyzji, o których mowa w. pkt 1; w szczególności postanowienia uchwały lub odpowiednio decyzji, powinny zawierać: tryb dalszego postępowania z pojazdem (np. fizyczna likwidacja, przekazanie dla celów muzealnych, itp.) oraz zasady wykorzystania jego sprawnych części,
 - 4) inne dokumenty - w razie potrzeby, w szczególności kalkulację kosztów ewentualnego przywrócenia sprawności pojazdu, dokumentację fotograficzną stanu technicznego, itp.
5. Decyzję w sprawie skreślenia pojazdu trakcyjnego z rejestru pojazdów kolejowych Spółki oraz dalszego postępowania ze skreślonym pojazdem trakcyjnym, zależnie od wartości księgowej netto pojazdu (na dzień sporządzenia protokołu oceny stanu technicznego), podejmuje Zarząd

PKP Intercity S.A. poprzez podjęcie uchwały lub Członek Zarządu PKP Intercity S.A. Dyrektor ds. Eksploatacji i Zaplecza Technicznego w drodze decyzji.

6. Tryb postępowania z pojazdem przewidzianym do skreślenia z rejestru pojazdów kolejowych Spółki z powodu zamiaru zbycia tego pojazdu przez Spółkę, jest ustalana indywidualnie przez Zarząd PKP Intercity S.A.

§29

Zasady techniczne postępowania z częściami odzyskanymi podczas fizycznej likwidacji pojazdu trakcyjnego

1. Sprawne zespoły, podzespoły lub elementy pojazdu trakcyjnego skreślonego z rejestru pojazdów kolejowych Spółki mogą zostać użyte w innych, eksploatowanych pojazdach trakcyjnych.
2. Przed zamontowaniem odzyskanych zespołów, podzespołów, elementów należy dokonać dokładnego sprawdzenia i w razie potrzeby przywrócenia ich stanu technicznego do wymagań, jak po przeglądzie okresowym (P2 - dla pojazdów elektrycznych, P3 - dla pojazdów spalinowych). Naczelnik właściwej sekcji utrzymania pojazdów trakcyjnych wydaje stosowne polecenia w tym zakresie.
3. Zasady rozliczenia złomu i części odzyskanych w procesie fizycznej likwidacji pojazdów trakcyjnych określają odrębne przepisy finansowe i magazynowe.

**PRZEPISY OBOWIĄZUJĄCE W SPÓŁCE ZWIĄZANE Z POSTANOWIENIAMI
INSTRUKCJI Bt-3**

1. Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. nr 86 poz. 789 wraz z późniejszymi zmianami),
2. Ustawa z dnia 21 grudnia 2000 r. o dozorze technicznym (Dz. U. nr 122 poz. 1321 wraz z późniejszymi zmianami),
3. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 12 października 2005 r. w sprawie ogólnych warunków technicznych eksploatacji pojazdów kolejowych (Dz. U. nr 212 poz. 1771),
4. Rozporządzenie Ministra Transportu z dnia 31 maja 2006 r. w sprawie rejestru oznakowania pojazdów kolejowych (Dz. U. nr 105 poz. 713),
5. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 26 września 2003 r. w sprawie wykazu typów budowli i urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego oraz typów pojazdów kolejowych, na które wydawane są świadectwa dopuszczenia do eksploatacji (Dz. U. nr 175 poz. 1706),
6. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 30 kwietnia 2004 r. w sprawie świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu budowli i urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego oraz typu pojazdu kolejowego (Dz. U. nr 103 poz. 1090),
7. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 15 lutego 2005 r. w sprawie świadectw sprawności technicznej pojazdów kolejowych (Dz. U. nr 37 poz. 330),
8. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005 r. w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji (Dz. U. nr 172 poz. 1444),
9. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 28 czerwca 2005 r. w sprawie katastrof wypadków kolejowych (Dz. U. nr 126 poz. 1056),
10. Rozporządzenie Ministra Transportu z dnia 28 czerwca 2006 r. w sprawie rodzaju warunków przewozu rzeczy mogących powodować trudności transportowe przewozić koleją (Dz. U. nr 108 poz. 746),
11. Instrukcja obsługi i utrzymania w eksploatacji hamulców taboru kolejowego – Bw-56,
12. Instrukcja pomiarów i oceny technicznej zestawów kołowych pojazdów trakcyjnych –Bt-11 (po przyjęciu do stosowania przez Zarząd Spółki),

**WYKAZ ZAKŁADÓW TABORU SPÓŁKI I ZEWNĘTRZNYCH PODMIOTÓW
GOSPODARCZYCH WYKONUJĄCYCH PRACĘ W ZAKRESIE UTRZYMANIA NA
RZECZ SPÓŁKI**

Lp.	Dane identyfikacyjne zakładu taboru lub podmiotu zewnętrznego	Wykaz typów i serii pojazdów trakcyjnych	Poziomy utrzymania ¹⁾²⁾
1	Zakład Centralny w Warszawie „PKP Intercity” S.A., ul. Chłopskiego 53, 04-275 Warszawa	4E; 303E; 102E; 104E; Ls800; 301Db; 16Wek EU06; EU07; EP07; EP08; EP09; SM42; SU45; ED-74	P1, P2, P3 ¹⁾
2	Zakład Północny w Gdyni „PKP Intercity” S.A., ul. Osada Kolejowa 12, 81-220 Gdynia	4E; 303E; 102E; 104E; Ls800; 301Db; 16Wek EU06; EU07; EP07; EP08; EP09; SM42; SU45; ED-74	P1, P2, P3 ¹⁾
3	Zakład Południowy w Krakowie „PKP Intercity” S.A., ul. Rondo Mogiłskie 1, 31-516 Kraków	4E; 303E; 102E; 104E; Ls800; 301Db; 16We EU06; EU07; EP07; EP08; EP09; SM42; SU45; ED-74	P1, P2, P3 ¹⁾
4	Zakład Zachodni w Poznaniu „PKP Intercity” S.A., Al. Niepodległości 8, 61-875 Poznań	4E; 303E; 102E; 104E; Ls800; 301Db; 16Wek EU06; EU07; EP07; EP08; EP09; SM42; SU45; ED-74	P1, P2, P3 ¹⁾
5	Zakłady Naprawcze Lokomotyw Elektrycznych S.A. ul. Chorzowska 58 44-100 Gliwice	elektryczne i spalinowe pojazdy trakcyjne ²⁾	P4, P5 ²⁾
6	Zakłady Naprawcze Taboru Kolejowego Spółka Akcyjna ul. Moniuszki 20 56-400 Oleśnica	elektryczne i spalinowe pojazdy trakcyjne ²⁾	P4, P5 ²⁾
7	„NEWAG” Spółka Akcyjna ul. Wyspiańskiego 3 Nowy Sącz	elektryczne i spalinowe pojazdy trakcyjne ²⁾	P4, P5 ²⁾
8	Zakłady Naprawcze Taboru Kolejowego i Miejskiego Spółka z o.o. ul. Siennicka 25 80-958 Gdańsk	elektryczne i spalinowe pojazdy trakcyjne ²⁾	P4, P5 ²⁾
9	Pojazdy Szynowe PESA Bydgoszcz Spółka Akcyjna Holding ul. Zygmunta Augusta 11 85-082 Bydgoszcz	elektryczne i spalinowe pojazdy trakcyjne ²⁾	P4, P5 ²⁾

- ¹⁾ wszystkie zakłady taboru Spółki mogą realizować P1, P2, P3 utrzymania dla wszystkich serii pojazdów trakcyjnych eksploatowanych w Spółce,
- ²⁾ danego zewnętrznego podmiotu lub zakładu taboru Spółki do wykonywania czynności utrzymaniowych na poziomie P4 i P5 (naprawy okresowe, modernizacje) odbywa się w oparciu o wewnętrzne przepisy Spółki,

**WYKAZ DOKUMENTACJI SYSTEMU UTRZYMANIA (DSU) POJAZDÓW
TRAKCYJNYCH**

1. Dokumentacja Technologiczna Systemu Utrzymania lokomotywy typu 4E, 303-E i 102E serii EU06, EU07, EP07, EP08 zatwierdzona decyzją Prezesa UTK nr TNB2-5110-494/04 z dnia 31 grudnia 2004 r.
2. Dokumentacja Technologiczna Systemu Utrzymania lokomotywy typu 104E serii EP09, zatwierdzona decyzją Prezesa UTK nr TTN-512-153/06 z dnia 12 października 2006 r.
3. Dokumentacja Technologiczna Systemu Utrzymania lokomotywy typu 301 Db serii SU45, zatwierdzona decyzją Prezesa UTK nr TTN-512-167/06 z dnia 30 listopada 2006 r.
4. Dokumentacja Technologiczna Systemu Utrzymania lokomotywy typu 6D serii SM42, zatwierdzona decyzją Prezesa UTK nr TNB2-5110-126/2004 z dnia 30 czerwca 2004 r. wraz ze zmianą zatwierdzoną decyzją nr TBT-512-126/06 z dnia 27 lipca 2006 r.

**PROTOKÓŁ KOMISYJNY OGŁĘDZIN POJAZDU TRAKCYJNEGO KIEROWANEGO
DO NAPRAWY P2 i P3**

Serii nr
Nazwa użytkownika pojazdu trakcyjnego.....
Rodzaj ostatniej naprawy okresowej.....
Data wykonania ostatniej naprawy okresowej.....
Przebieg pojazdu od ostatniej naprawy okresowej.....

I. Skład komisji:

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

II. Stan techniczny pojazdu trakcyjnego

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

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

III. W/w pojazd trakcyjny zostanie skierowany do naprawy

na dzień
..... dnia.....

.....
podpis zatwierdzającego protokół

**PROTOKÓŁ ZDAWCZO – ODBIORCZY PRZEKAZANIA POJAZDU TRAKCYJNEGO
DO NAPRAWY P4 i P5**..... data
(miejscowość).....
(pieczęć zakładu naprawiającego)**Protokół zdawczo-odbiorczy Nr.****przekazania pojazdu trakcyjnego do naprawy *)**

Pojazd trakcyjny serii.....nr.....dostarczony w stanie.....

z.....celem dokonania naprawy *)

Termin naprawy od.....do wg umowy nr.....

1. W czasie komisyjnego przyjęcia pojazdu do naprawy stwierdzono:

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

2. Dokumenty dostarczone wraz z pojazdem trakcyjnym

2.1 Książka pojazdu trakcyjnego

2.2 Dokumentacja rejestracyjna zbiorników sprężonego powietrza

2.3 Książka kotłowa

2.4 Książka pokładowa pojazdu z napędem

2.5 Inne dokumenty

.....
.....
..........
(podpis przekazującego pojazd do naprawy).....
(podpis komisarza odbiorczego).....
(podpis przyjmującego pojazd do naprawy)

*) wpisać rodzaj naprawy: rewizyjna P4, główna P5, awaryjna

PROTOKÓŁ OCENY STANU TECHNICZNEGO POJAZDU TRAKCYJNEGO KWALIFIKOWANEGO DO NAPRAWY AWARYNEJ

.....
(pieczęć zakładu taboru)

Protokół nr

**oceny stanu technicznego pojazdu trakcyjnego seriinr
kwalifikowanego do naprawy awaryjnej.**

1. Zakład macierzysty pojazdu
2. Rok budowy pojazdu
3. Wytwórnia pojazdu
4. Data wystąpienia i rodzaj awarii
5. Nr świadectwa sprawności technicznej
6. Data i przebieg pojazdu trakcyjnego od ostatniej naprawy okresowej

a) głównej:

Numer naprawy głównej P5	Data	Przebieg (w km)

b) rewizyjnej:

Numer naprawy rewizyjnej P4	Data	Przebieg (w km)

7. Stan techniczny ważniejszych zespołów i podzespołów

Opis stanu technicznego	
a)	Rama pojazdu
b)	Nadwozie pojazdu
c)	Zderzaki i urządzenia ciągnikowe
d)	Ramy wózków
e)	Zestawy kołowe
f)	Urządzenia hamulcowe
g)	Silnik spalinowy
h)	Sprzęgło główne
i)	Skrzynia biegów
j)	Prądnica główna
k)	Elektryczne silniki trakcyjne
l)	Elektryczne maszyny pomocnicze
m)	Sprężarka powietrzna
n)	Odbieraki prądu
o)	Podgrzewacz
p)	Inne

Przewidywany koszt naprawy pojazdu trakcyjnego.....

7. Pojazd kwalifikuje się do

8. Uwagi i dodatkowe adnotacje:.....

.....

.....

.....

Protokół sporządzono w Zakładzie Taboru

Dnia

* - niepotrzebne skreślić

Imiona, nazwiska, stanowiska i podpisy członków komisji:

1.

2.

3.

4.

ZATWIERDZAM

.....
(podpis zatwierdzającego)

(pieczęć zakładu/komórki wystawiającej)

.....dnia.....
(miejscowość)

Nr

ORZECZENIE TECHNICZNE**w sprawie dopuszczenia do przewozu pojazdu trakcyjnego w stanie nieczynnym****Dane identyfikacyjne pojazdu trakcyjnego:**

1. Seria (typ) i nr pojazdu trakcyjnego
2. Nazwa właściciela oraz nazwa macierzystego zakładu taboru:

.....
.....**Trasa przejazdu:**

3. Stacja nadania Stacja przeznaczenia

Ograniczenia dotyczą:

4. wymiarów skrajni
5. masy własnej
6. szybkości maksymalnej
7. stanu technicznego:.....

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

8. zagadnień innych niż podane w pkt. od 4. do 7. tj:.....

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

*niepotrzebne skreślić

.....
Pieczęć i podpis dopuszczającego

pieczętka zakładu taboru)

.....dnia.....
(miejscowość)

Nr

ORZECZENIE TECHNICZNE**na okoliczność opóźnienia pociągu z powodu uszkodzenia pojazdu trakcyjnego**

Orzeczenie techniczne sporządzono w Zakładzie Taboru w Sekcja Utrzymania i Napraw Taboru Trakcyjnego w w sprawie uszkodzenia pojazdu trakcyjnego seriinr.....na szlaku, w stacji*.....w dniu podczas prowadzenia pociągu nr

1. Ostatnia naprawa okresowa pojazdu ukończona w Dnia przebieg od ostatniej naprawy wynosi
2. Ostatni przegląd okresowy wykonano w Sekcji Utrzymania i Napraw Taboru Trakcyjnego wdniaprzebieg pojazdu od ostatniego przeglądu okresowego wynosi km.
3. Ostatni przegląd kontrolny wykonano na PPK/PRTE w dnia
4. Nazwa uszkodzonej części lub podzespołu (podać także: nr fabryczny; datę, rodzaj, ewentualnie zakres i miejsce ostatniej naprawy; datę produkcji):
.....
.....
.....
5. Stan charakterystycznych parametrów (np. stan rezystancji izolacji, itp.) uszkodzonych części lub zespołów na ostatnim P2 (lub P1 jeżeli były rejestrowane) oraz informacja o zachowaniu się w pracy uszkodzonego elementu od ostatniego P2.....
.....
.....
6. Opis stwierdzonych uszkodzeń lub nieprawidłowości w działaniu urządzeń:
.....
.....
.....
7. Określić rzeczywistą przyczynę uszkodzeń lub nieprawidłowości w działaniu urządzeń:
.....
.....

.....

8. Wnioski komisji (wskazać ewentualnie osobę lub zespół osób winnych za uszkodzenie środka zaradcze na przyszłość oraz sposób ich wdrożenia i kontroli):

.....

.....

.....

9. Uwagi względnie załączniki do orzeczenia:

.....

.....

.....

SKŁAD KOMISJI: Dyrektor zakładu taboru wyznaczy skład komisji sporządzający orzeczenia techniczni który będzie odpowiedzialny za ocenę merytoryczną oraz ustalenia rzeczywistej przyczyny uszkodzeń taboru.

Przewodniczącym zespołu winien być naczelnik działu utrzymania i napraw taboru trakcyjnego, a dla zespołu sporządzającego orzeczenia techniczne z defektu w pociągu kwalifikowanym – przewodniczący powinien być zastępca dyrektora zakładu taboru właściwy ds. eksploatacyjnych.

ZATWIERDZAM

.....
(podpis zatwierdzającego)

.....
(pieczęć zakładu taboru)

Protokół nr

oceny stanu technicznego pojazdu trakcyjnego seriinr
po przeglądzie, naprawie ukończonym w dniu
w Sekcjiw
1. Nr świadectwa sprawności technicznej
2. Data i przebieg pojazdu trakcyjnego od ostatniej naprawy okresowej
3. Stan techniczny ważniejszych zespołów i podzespołów:

Opis stanu technicznego	
a)	Rama pojazdu
b)	Nadwozie pojazdu
c)	Zderzaki i urządzenia cięgłowe
d)	Ramy wózków
e)	Zestawy kołowe
f)	Urządzenia hamulcowe
g)	Silnik spalinowy
h)	Sprzęgło główne
i)	Skrzynia biegów
j)	Prądnica główna
k)	Elektryczne silniki trakcyjne
l)	Elektryczne maszyny pomocnicze
m)	Sprężarka powietrzna
n)	Odbieraki prądu
o)	Podgrzewacz
p)	Inne, w tym dokumenty związane z utrzymaniem

4. Uwagi i wnioski:.....
.....
.....
.....

Protokół sporządzono w Zakładzie Taboru.....

Dnia

* - niepotrzebne skreślić

Imiona, nazwiska, stanowiska i podpisy członków komisji:

1.
2.
3.
4.

ZATWIERDZAM

.....
(podpis zatwierdzającego)

**WYKAZ WYROBÓW NOWYCH LUB MODERNIZOWANYCH, DLA KTÓRYCH
WYMAGANE JEST ŚWIADECTWO DOPUSZCZENIA DO EKSPLOATACJI
TYPOWEGO ELEMENTU POJAZDU KOLEJOWEGO
WYDANE PRZEZ PREZESA UTK**

1	Zestawy kołowe kompletne
2	Wózki kompletne, uzbrojone
3	Ramy wózków
4	Wstawki hamulcowe żeliwne, kompozytowe lub z innych materiałów
5	Zderzaki kompletne
6	Zawory hamulcowe: rozrządcze, główne i dodatkowe maszynisty oraz tablice pneumatyczne sterowane mikroprocesorowo
7	Sprężarki główne
8	Elektryczne silniki trakcyjne
9	Prądnice główne do lokomotyw spalinowych
10	Pozostałe maszyny elektryczne wirujące o mocy znamionowej powyżej 20kW
11	Energoelektroniczne przekształtniki o mocy znamionowej powyżej 25kVA
12	Prędkościomierze, urządzenia shp, czuwaka, radiołączności oraz inne urządzenia automatycznego bezpieczeństwa pociągu
13	Wyłączniki szybkie (główne),
14	Odbieraki prądu
15	Transformatory trakcyjne WN
16	Silniki spalinowe kompletne

.....
(pieczęć zakładu taboru)

Protokół nr

oceny stanu technicznego pojazdu trakcyjnego seriinr
kwalifikowanego do skreślenia z rejestru pojazdów kolejowych PKP Intercity S.A.

1. Zakład macierzysty pojazdu
2. Rok budowy pojazdu
3. Wytwórnia pojazdu
4. Data wyłączenia pojazdu z eksploatacji
5. Data i przebieg pojazdu trakcyjnego od ostatniej naprawy okresowej

a) głównej:

Numer naprawy głównej P5	Data	Przebieg (w km)

b) rewizyjnej:

Numer naprawy rewizyjnej P4	Data	Przebieg (w km)

6. Stan techniczny ważniejszych zespołów i podzespołów

Opis stanu technicznego	
a)	Rama pojazdu
b)	Nadwozie pojazdu
c)	Zderzaki i urządzenia cięgłowe
d)	Ramy wózków
e)	Zestawy kołowe
f)	Urządzenia hamulcowe
g)	Silnik spalinowy
h)	Sprzęgło główne
i)	Skrzynia biegów
j)	Prądnica główna
k)	Elektryczne silniki trakcyjne
l)	Elektryczne maszyny pomocnicze
m)	Sprężarka powietrzna
n)	Odbieraki prądu
o)	Podgrzewacz
p)	Inne

Przewidywany koszt naprawy pojazdu trakcyjnego.....

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

Zespoły, podzespoły	Szacunek wartości (zł)

8. Złom

a) Przybliżona waga złomu metali kolorowych	Szacunek wartości (zł)
miedź aluminium mosiądz + brąz	

b) Przybliżona waga złomu metali kolorowych	Szacunek wartości (zł)

9. Przybliżona całkowita wartość pojazdu:

Rubryka (7 + 8)

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

Złotych	Procent
---------	---------

11. Pojazd kwalifikuje się do

12. Uwagi:.....

.....

.....

.....

.....

Protokół sporządzono w Zakładzie Taboru.....

Dnia.....

*niepotrzebne skreślić

Imiona, nazwiska, stanowiska i podpisy członków komisji:

1.

2.

3.

4.