Rada
Unii Europejskiej

Bruksela, 15 grudnia 2015 r.
(OR. en)

Międzyinstytucjonalny numer referencyjny:
2013/0016 (COD)

10580/1/15
REV 1

TRANS 231
CODEC 988
PARLNAT 149

AKTY USTAWODAWCZE I INNE INSTRUMENTY

Dotyczy:	Stanowisko Rady w pierwszym czytaniu w sprawie przyjęcia DYREKTYWY PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY w sprawie bezpieczeństwa kolei (wersja przekształcona) - Przyjęte przez Radę w dniu 10 grudnia 2015 r.

DYREKTYWA

PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (UE) …/…

z dnia

w sprawie bezpieczeństwa kolei

(wersja przekształcona)

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 91 ust. 1,

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

po przekazaniu projektu

aktu ustawodawczego parlamentom narodowym,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego[1],

uwzględniając opinię Komitetu Regionów[2],

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą[3],

---

1 Dz.U. C 327 z 12.11.2013, s. 122.

2 Dz.U. C 356 z 5.12.2013, s. 92.

3 Stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 26 lutego 2014 r. (dotychczas nieopublikowane w Dzienniku Urzędowym) oraz stanowisko Rady w pierwszym czytaniu z dnia 10 grudnia 2015 r. (dotychczas nieopublikowane w Dzienniku Urzędowym).

a także mając na uwadze, co następuje:

(1) Dyrektywa 2004/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady[1] została znacząco zmieniona. Ze względu na konieczność dalszych zmian, dla zachowania przejrzystości, dyrektywę tę należy przekształcić.

(2) Poprzez harmonizację treści przepisów w sprawie bezpieczeństwa, certyfikacji przedsiębiorstw kolejowych w zakresie bezpieczeństwa, zadań i ról krajowych organów ds. bezpieczeństwa oraz przepisów dotyczących prowadzenia dochodzeń w sprawach wypadków dyrektywa 2004/49/WE ustanowiła wspólne ramy regulacyjne bezpieczeństwa kolei. Kontynuacja wysiłków zmierzających do dalszego rozwijania jednolitego europejskiego obszaru kolejowego wymaga jednak daleko idącej zmiany dyrektywy 2004/49/WE.

(3) W wielu państwach członkowskich metro, tramwaje i inne systemy kolei lekkiej podlegają lokalnym wymogom technicznym i są wyłączone z zakresu stosowania dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) …/…[2+]. Aby ułatwić wdrażanie niniejszej dyrektywy oraz dyrektywy (UE) …/…[+], obie dyrektywy powinny mieć ten sam zakres stosowania. Z tego względu tego rodzaju lokalne systemy powinny być wyłączone z zakresu stosowania niniejszej dyrektywy.

---

[1] Dyrektywa 2004/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie bezpieczeństwa kolei wspólnotowych oraz zmieniająca dyrektywę Rady 95/18/WE w sprawie przyznawania licencji przedsiębiorstwom kolejowym, oraz dyrektywę 2001/14/WE w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej oraz certyfikację w zakresie bezpieczeństwa (Dz.U. L 164 z 30.4.2004, s. 44).

[2] Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) .../... z dnia ... w sprawie interoperacyjności systemu kolei w Unii Europejskiej (Dz.U. ...).

[+] Dz.U.: proszę wstawić numer dyrektywy w dokumencie 2013/0015 (COD) oraz uzupełnić przypis.

(4) O ile pewne koncepcje, o których mowa w niniejszej dyrektywie, mogą mieć zastosowanie do metra i innych systemów lokalnych, państwa członkowskie powinny mieć możliwość podjęcia decyzji, bez uszczerbku dla zakresu stosowania niniejszej dyrektywy, o zastosowaniu pewnych przepisów niniejszej dyrektywy, które uznają za właściwe. W takich przypadkach państwom członkowskim powinno się umożliwić niestosowanie obowiązków, takich jak te związane ze zgłaszaniem przepisów krajowych i sprawozdawczością.

(5) Poziom bezpieczeństwa w systemie kolei Unii jest ogólnie wysoki, zwłaszcza w porównaniu z transportem drogowym. Poziom bezpieczeństwa kolei należy generalnie utrzymywać, a w miarę praktycznych możliwości – ciągle podnosić, z uwzględnieniem postępu technicznego i naukowego oraz rozwoju prawa Unii i prawa międzynarodowego. Priorytet należy przyznać zapobieganiu wypadkom. Uwzględnić należy również wpływ czynników ludzkich.

(6) Jeżeli państwo członkowskie wprowadza wyższy poziom bezpieczeństwa, powinno zapewnić, by przyjęty przepis nie tworzył barier dla interoperacyjności ani nie skutkował dyskryminacją.

(7) Najważniejsze podmioty w systemie kolei Unii, zarządcy infrastruktury i przedsiębiorstwa kolejowe powinny ponosić pełną odpowiedzialność za bezpieczeństwo systemu, każdy w swoim zakresie. We właściwych przypadkach powinny one współpracować przy wprowadzaniu środków kontroli ryzyka.

(8) Bez uszczerbku dla odpowiedzialności zarządców infrastruktury i przedsiębiorstw kolejowych za wypracowywanie i podnoszenie poziomu bezpieczeństwa kolei inne podmioty, takie jak podmioty odpowiedzialne za utrzymanie, producenci, przewoźnicy, nadawcy, odbiorcy, napełniający, opróżniający, załadowcy, wyładowcy, dostawcy usług utrzymania, posiadacze, dostawcy usług i podmioty zamawiające, ponoszą odpowiedzialność za swoje produkty, usługi i procesy. Każdy podmiot systemu kolei Unii powinien być odpowiedzialny wobec pozostałych podmiotów za kompletne i rzetelne przekazywanie wszystkich informacji, które mają znaczenie dla sprawdzenia, czy pojazdy nadają się do eksploatacji. Odnosi się to w szczególności do informacji na temat statusu i historii danego pojazdu, jego dokumentacji utrzymania, identyfikowalności operacji załadunku oraz listów przewozowych.

(9) Każde przedsiębiorstwo kolejowe oraz każdy zarządca infrastruktury i podmiot odpowiedzialny za utrzymanie powinien gwarantować, że jego wykonawcy i inne zaangażowane strony stosują środki kontroli ryzyka. W tym celu każde przedsiębiorstwo kolejowe, zarządca infrastruktury i podmiot odpowiedzialny za utrzymanie powinny stosować metody monitorowania określone we wspólnych metodach oceny bezpieczeństwa ("CSM"). Jego wykonawcy powinni stosować ten proces na mocy ustaleń umownych. Z uwagi na fakt, że tego rodzaju ustalenia stanowią istotny element systemu zarządzania bezpieczeństwem przedsiębiorstw kolejowych i zarządców infrastruktury, przedsiębiorstwa kolejowe i zarządcy infrastruktury powinni ujawniać swe ustalenia umowne na wniosek Agencji Kolejowej Unii Europejskiej („Agencja") ustanowionej rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) …/…[1+] lub krajowego organu ds. bezpieczeństwa, w kontekście prowadzonej przez nie działalności w zakresie nadzoru.

---

[1] Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) .../... z dnia ... w sprawie Agencji Kolejowej Unii Europejskiej i uchylające rozporządzenie (WE) nr 881/2004 (Dz.U. ...).

[+] Dz.U.: proszę wstawić numer rozporządzenia w dokumencie 2013/0014 (COD) i uzupełnić przypis.

(10) Państwa członkowskie powinny propagować relacje oparte na wzajemnym zaufaniu, pewności i uczeniu się, w ramach których zachęca się personel przedsiębiorstw kolejowych i zarządców infrastruktury do przyczyniania się do rozwoju bezpieczeństwa, przy jednoczesnym zapewnianiu poufności.

(11) Stopniowo wprowadzone zostały wspólne wymagania bezpieczeństwa („CST") i CSM, aby zapewnić utrzymanie wysokiego poziomu bezpieczeństwa oraz jego poprawę, w przypadkach gdy to jest niezbędne i wykonalne. Wprowadzenie CST i CSM powinno dostarczyć narzędzi oceny bezpieczeństwa i działalności operatorów zarówno na szczeblu państw członkowskich, jak i Unii. Wspólne wskaźniki bezpieczeństwa („CSI") ustanowiono na potrzeby oceny, czy systemy są zgodne z CST i w celu ułatwienia monitorowania skuteczności działania w zakresie bezpieczeństwa kolei.

(12) Przepisy krajowe, często oparte na krajowych normach technicznych, są stopniowo zastępowane przepisami utworzonymi w oparciu o wspólne normy, określone w CST, CSM i technicznych specyfikacjach interoperacyjności ("TSI"). W celu wyeliminowania przeszkód dla interoperacyjności należy stopniowo ograniczać liczbę przepisów krajowych, w tym przepisów operacyjnych, w wyniku objęcia zakresem TSI całego systemu kolei Unii i uregulowania otwartych punktów w TSI. W tym celu państwa członkowskie powinny na bieżąco aktualizować swoje systemy przepisów krajowych, uchylać nieaktualne przepisy i informować o tym bez zbędnej zwłoki Komisję oraz Agencję.

(13) Przepisy krajowe powinny być przygotowywane i publikowane w taki sposób, by były zrozumiałe dla każdego potencjalnego użytkownika sieci krajowej. Jednak takie przepisy często odnoszą się do innych dokumentów, takich jak normy krajowe, normy europejskie, normy międzynarodowe lub inne specyfikacje techniczne, które mogą być częściowo lub w pełni chronione prawami własności intelektualnej. Obowiązek publikacji nie powinien w związku z tym mieć zastosowania do dokumentów, o których bezpośrednio lub pośrednio mowa w przepisach krajowych.

(14) Przepisy krajowe często obejmują wymagania, które w części mają znaczenie zarówno dla celów interoperacyjności, jak i dla celów bezpieczeństwa. W związku z tym, że bezpieczeństwo jest istotnym wymogiem dyrektywy (UE) …/…[+], przepisy krajowe mogą mieć znaczenie dla dyrektywy (UE) …/…[+] i niniejszej dyrektywy. Rozróżnienie pomiędzy pojęciami „krajowe przepisy bezpieczeństwa" a „krajowe przepisy techniczne", określonymi, odpowiednio, w dyrektywie 2004/49/WE i dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE[1], powinno zatem zostać usunięte i zastąpione określeniem „przepisy krajowe", które mają zostać zgłoszone zgodnie z dyrektywą (UE) …/…[+] lub niniejszą dyrektywą. Przepisy krajowe mają zostać zgłoszone zgodnie z dyrektywą (UE) …/…[+] przede wszystkim wtedy, gdy dotyczą wprowadzania podsystemów strukturalnych do obrotu lub dopuszczenia ich do eksploatacji. Powinny być one zgłoszone zgodnie z niniejszą dyrektywą wtedy, gdy dotyczą funkcjonowania systemu kolei Unii lub konkretnych kwestii z zakresu niniejszej dyrektywy, w tym roli podmiotów, certyfikacji i autoryzacji w zakresie bezpieczeństwa oraz dochodzeń w sprawie wypadków.

[+] Dz.U.: Proszę wstawić numer dyrektywy w dokumencie 2013/0015 (COD).

[1] Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE z dnia 17 czerwca 2008 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie (Dz.U. L 191 z 18.7.2008, s. 1).

(15) Wobec stopniowego podejścia do usuwania przeszkód dla interoperacyjności systemu kolei Unii oraz niezbędnego w związku z tym czasu na przyjęcie TSI należy podjąć kroki celem uniknięcia sytuacji, w której państwa członkowskie przyjmowałyby nowe przepisy krajowe lub realizowały projekty zwiększające heterogeniczność obecnego systemu, oprócz sytuacji szczegółowo przewidzianych w niniejszej dyrektywie. System zarządzania bezpieczeństwem jest uznanym narzędziem kontrolowania ryzyka , a zarządcy infrastruktury i przedsiębiorstwa kolejowe są odpowiedzialni za natychmiastowe podejmowanie działań naprawczych w celu zapobiegania powtarzaniu się wypadków. Państwa członkowskie powinny unikać tworzenia nowych przepisów krajowych bezpośrednio po wypadku, chyba że takie nowe przepisy są niezbędne jako pilny środek zapobiegawczy.

(16) Systemy sterowania pociągiem oraz sygnalizacji odgrywają kluczową rolę w zapewnianiu bezpieczeństwa kolei. W tym względzie wdrożenie europejskiego systemu zarządzania ruchem kolejowym (ERTMS) w sieci kolejowej Unii stanowi ważny wkład w poprawę poziomów bezpieczeństwa.

(17) Realizując swój zakres obowiązków i odpowiedzialności, zarządcy infrastruktury i przedsiębiorstwa kolejowe powinni wdrażać system zarządzania bezpieczeństwem spełniający wymogi Unii i zawierający wspólne elementy. Informacje o bezpieczeństwie i o wdrażaniu systemu zarządzania bezpieczeństwem powinny być przekazywane Agencji i krajowemu organowi ds. bezpieczeństwa we właściwym państwie członkowskim.

(18) Dzięki tym procesom system zarządzania bezpieczeństwem powinien zapewniać, by możliwości i ograniczenia człowieka oraz ich wpływ na działanie człowieka były równoważone poprzez stosowanie wiedzy na temat czynnika ludzkiego i poprzez stosowanie uznanych metod.

(19) Usługi kolejowego przewozu towarów powinny również obejmować transport towarów niebezpiecznych. Należy jednak wprowadzić rozróżnienie między celem niniejszej dyrektywy, którym jest utrzymanie i – w miarę możliwości – poprawa bezpieczeństwa systemu kolei Unii, a celem dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/68/WE[1], którym jest głównie uregulowanie klasyfikacji materiałów i wymagań w odniesieniu do jednostek ładunkowych stosowanych do ich przewozu, w tym dotyczących bezpiecznego załadunku, rozładunku i stosowania jednostek ładunkowych w obrębie istniejącego systemu kolejowego. W związku z tym, bez uszczerbku dla dyrektywy 2008/68/WE, system zarządzania bezpieczeństwem stosowany przez przedsiębiorstwa kolejowe i zarządców infrastruktury powinien należycie uwzględniać potencjalne dodatkowe ryzyka związane z przewozem towarów niebezpiecznych.

[1] Dyrektywa 2008/68/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 24 września 2008 r. w sprawie transportu lądowego towarów niebezpiecznych (Dz.U. L 260 z 30.9.2008, s. 13).

(20) Aby zapewnić wysoki poziom bezpieczeństwa kolei i równe warunki dla wszystkich przedsiębiorstw kolejowych, powinny one podlegać tym samym wymogom w zakresie bezpieczeństwa. Aby uzyskać dostęp do infrastruktury kolejowej, przedsiębiorstwo kolejowe powinno posiadać certyfikat bezpieczeństwa. Certyfikat bezpieczeństwa powinien zawierać potwierdzenie ustanowienia przez przedsiębiorstwo kolejowe systemu zarządzania bezpieczeństwem i jego zdolności do spełnienia odpowiednich norm i przepisów bezpieczeństwa dla danego obszaru działalności. W przypadku gdy Agencja wydaje jednolity certyfikat bezpieczeństwa przedsiębiorstwom kolejowym posiadającym obszar działalności w co najmniej jednym państwie członkowskim, powinna ona być jedynym organem oceniającym, czy dane przedsiębiorstwo kolejowe prawidłowo wprowadziło swój system zarządzania bezpieczeństwem. Do celów oceny wymogów określonych w odnośnych przepisach krajowych należy zaangażować krajowe organy ds. bezpieczeństwa odpowiedzialne za dany obszar działalności.

(21) W oparciu o dyrektywę 2004/49/WE ustanowiono ujednolicone metody w zakresie monitorowania, oceny zgodności, nadzoru oraz wyceny i oceny ryzyka, które mają zastosowanie do podmiotów systemu kolei Unii oraz krajowych organów ds. bezpieczeństwa. Te ramy regulacyjne są wystarczająco dopracowane, aby stopniowo wprowadzić jednolity certyfikat bezpieczeństwa, ważny w całym obszarze działalności danego przedsiębiorstwa kolejowego.

(22) Aby usprawnić i uspójnić procedury wydawania jednolitych certyfikatów bezpieczeństwa przedsiębiorstwom kolejowym, niezbędne jest przyznanie Agencji kluczowej roli w wydawaniu takich certyfikatów. W przypadku gdy obszar działania jest ograniczony do jednego państwa członkowskiego, wnioskodawca powinien mieć możliwość wyboru, czy wystąpi z wnioskiem o jednolity certyfikat bezpieczeństwa za pośrednictwem punktu kompleksowej obsługi, o którym mowa w rozporządzeniu (UE) …/…[+], do krajowego organu ds. bezpieczeństwa w tym państwie, czy do Agencji. Wybór dokonany przez wnioskodawcę powinien być wiążący, do momentu gdy wniosek zostanie wypełniony lub jego rozpatrywanie zakończone. Dzięki ograniczeniu obciążeń administracyjnych dla przedsiębiorstw kolejowych ten nowy system powinien sprawić, że system kolei Unii będzie funkcjonował w sposób skuteczniejszy i wydajniejszy.

(23) Agencja i krajowe organy ds. bezpieczeństwa powinny współpracować i odpowiednio dzielić się kompetencjami w zakresie wydawania jednolitych certyfikatów bezpieczeństwa. Należy opracować wyraźne przepisy proceduralne i dotyczące arbitrażu na potrzeby sytuacji, w których Agencja i krajowe organy ds. bezpieczeństwa nie są zgodne w zakresie ocen przeprowadzonych w związku z wydawaniem jednolitych certyfikatów bezpieczeństwa.

(24) Nowy podział funkcji i zadań pomiędzy krajowe organy ds. bezpieczeństwa a Agencję w odniesieniu do wydawania certyfikatów bezpieczeństwa powinien zostać dokonany sprawnie. W tym celu należy zawrzeć porozumienia o współpracy między Agencją a krajowymi organami ds. bezpieczeństwa.

[+] Dz.U.: proszę wstawić numer rozporządzenia zawartego w dokumencie 2013/0014 (COD).

(25) Porozumienia o współpracy są wymagane w szczególności, aby uwzględnić szczegółową sytuację geograficzną i historyczną niektórych państw członkowskich przy jednoczesnym zapewnieniu właściwego funkcjonowania rynku wewnętrznego. W przypadkach gdy działalność jest ograniczona do sieci wymagających szczególnej wiedzy eksperckiej ze względów geograficznych lub historycznych i w przypadkach gdy sieci takie są odizolowane od reszty systemu kolei Unii, wnioskodawca powinien mieć możliwość dokonania niezbędnych formalności na szczeblu lokalnym w kontakcie z odpowiednimi krajowymi organami ds. bezpieczeństwa. W związku z tym, w celu zmniejszenia obciążeń i kosztów administracyjnych, porozumienia o współpracy, które mają zostać zawarte między Agencją a odpowiednimi krajowymi organami ds. bezpieczeństwa, mogą przewidzieć odpowiedni podział zadań, bez uszczerbku dla ostatecznej odpowiedzialności Agencji za wydanie jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa.

(26) Sieci kolejowe zlokalizowane w państwach bałtyckich (Estonia, Łotwa oraz Litwa) mają prześwit toru 1520 mm, który jest taki sam jak w sąsiadujących państwach trzecich, ale różni się od prześwitu torów głównej sieci kolejowej na terenie Unii. Te sieci w państwach bałtyckich przejęły wspólne wymogi techniczne i operacyjne, które zapewniają rzeczywistą interoperacyjność między nimi i – w związku z tym – certyfikat bezpieczeństwa wydany w jednym z tych państw członkowskich może zostać rozszerzony na pozostałą część tych sieci. Aby ułatwić skuteczne i proporcjonalne przydzielanie zasobów na certyfikację bezpieczeństwa i aby zmniejszyć obciążenia finansowe i administracyjne wnioskodawcy w takich przypadkach, szczególne ustalenia o współpracy między Agencją a odpowiednimi krajowymi organami ds. bezpieczeństwa powinny, w razie potrzeby, obejmować możliwość zlecania zadań tym krajowym organom ds. bezpieczeństwa.

(27) Niniejsza dyrektywa nie powinna skutkować obniżeniem poziomu bezpieczeństwa ani zwiększeniem kosztów w sektorze kolejowym Unii. W tym celu Agencja i krajowe organy ds. bezpieczeństwa powinny ponosić pełną odpowiedzialność za wydawane przez siebie jednolite certyfikaty bezpieczeństwa, w szczególności – odpowiedzialność umowną i pozaumowną. W przypadku dochodzenia sądowego dotyczącego Agencji lub jej personelu Agencja powinna w pełni współpracować z właściwymi organami danego państwa członkowskiego lub danych państw członkowskich.

(28) Należy wyraźnie odróżnić bezpośrednią odpowiedzialność Agencji i krajowych organów ds. bezpieczeństwa za bezpieczeństwo wynikające z wydania certyfikatów bezpieczeństwa i autoryzacji w zakresie bezpieczeństwa, z jednej strony, od spoczywającego na krajowych organach ds. bezpieczeństwa zadania zapewnienia krajowych ram regulacyjnych i ciągłego nadzorowania działań wszystkich zainteresowanych stron, z drugiej strony. Każdy krajowy organ ds. bezpieczeństwa powinien nadzorować, czy w sposób ciągły spełniane są obowiązki prawne nałożone na przedsiębiorstwo kolejowe lub zarządcę infrastruktury w zakresie ustanowienia systemu zarządzania bezpieczeństwem. Uzyskanie dowodów takiego spełniania obowiązków może wymagać nie tylko inspekcji na miejscu w przedsiębiorstwie kolejowym lub u danego zarządcy infrastruktury, ale również wykonywania zadań nadzorczych przez krajowe organy ds. bezpieczeństwa, aby ocenić, czy przedsiębiorstwo kolejowe lub zarządca infrastruktury w dalszym ciągu właściwie stosują swój system zarządzania bezpieczeństwem po przyznaniu im certyfikatu bezpieczeństwa lub autoryzacji w zakresie bezpieczeństwa. Krajowe organy ds. bezpieczeństwa powinny koordynować swoje działania nadzorcze w odniesieniu do przedsiębiorstw kolejowych mających siedzibę w różnych państwach członkowskich i wymieniać się informacjami między sobą oraz – w odpowiednich przypadkach – z Agencją. Agencja powinna ułatwiać współpracę krajowych organów ds. bezpieczeństwa. W tym kontekście należy dokonać niezbędnych ustaleń między Agencją a krajowymi organami ds. bezpieczeństwa, aby ułatwić wymianę informacji między nimi.

(29) Agencja i krajowe organy ds. bezpieczeństwa powinny ściśle współpracować w przypadkach, w których krajowy organ ds. bezpieczeństwa stwierdza, że posiadacz jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa wydanego przez Agencję nie spełnia już warunków wydania certyfikatu. W takim przypadku organ ten powinien zwrócić się do Agencji o ograniczenie lub cofnięcie tego certyfikatu. Na wypadek różnicy stanowisk między Agencją a krajowym organem ds. bezpieczeństwa należy ustalić procedurę arbitrażową. W przypadku gdy krajowy organ ds. bezpieczeństwa w ramach nadzoru stwierdza poważne zagrożenie dla bezpieczeństwa, powinien poinformować Agencję i wszelkie inne odnośne krajowe organy ds. bezpieczeństwa w miejscu działalności przedsiębiorstwa kolejowego. Odnośne krajowe organy ds. bezpieczeństwa powinny mieć możliwość stosowania tymczasowych środków bezpieczeństwa, w tym natychmiastowego ograniczenia lub zawieszenia danej działalności. W tym kontekście jako poważne zagrożenie dla bezpieczeństwa należy rozumieć przypadek poważnego nieprzestrzegania obowiązków prawnych lub wymogów bezpieczeństwa, które samo w sobie lub w szeregu następujących po sobie wydarzeń może spowodować wypadek lub poważny wypadek.

(30) Agencja powinna mieć możliwość ustanowienia narzędzia ułatwiającego wymianę informacji między właściwymi podmiotami, które wykrywają ryzyko dla bezpieczeństwa związane z wadami i niezgodnością konstrukcji z przepisami lub wadliwym funkcjonowaniem sprzętu technicznego lub które są o takich zagrożeniach poinformowane.

(31) Jednolity certyfikat bezpieczeństwa powinien być wydawany na podstawie dowodu, że przedsiębiorstwo kolejowe ustanowiło system zarządzania bezpieczeństwem.

(32) Zarządcy infrastruktury powinni ponosić zasadniczą odpowiedzialność za bezpieczne zaprojektowanie, utrzymanie i eksploatowanie własnych sieci kolejowych. Zarządcy infrastruktury powinni podlegać autoryzacji w zakresie bezpieczeństwa ze strony krajowego organu ds. bezpieczeństwa odnośnie do ich systemu zarządzania bezpieczeństwem oraz innym przepisom w celu spełnienia wymagań dotyczących bezpieczeństwa.

(33) Certyfikacja personelu kolejowego może stwarzać trudności dla nowych operatorów. Państwa członkowskie powinny zapewnić przedsiębiorstwom kolejowym, które zamierzają rozpocząć działalność w obrębie danej sieci, dostęp do szkoleń i certyfikacji personelu kolejowego, niezbędnych do spełnienia wymogów przepisów krajowych.

(34) Podmioty odpowiedzialne za utrzymanie wagonów towarowych powinny dysponować odpowiednim certyfikatem. Jeżeli podmiotem odpowiedzialnym za utrzymanie jest zarządca infrastruktury, odpowiednia certyfikacja powinna stanowić część autoryzacji w zakresie bezpieczeństwa. Certyfikat wydany takiemu podmiotowi powinien gwarantować, że wymogi niniejszej dyrektywy związane z utrzymaniem są spełnione w odniesieniu do każdego wagonu towarowego, za który podmiot ten jest odpowiedzialny. Certyfikat ten powinien być ważny na terytorium całej Unii i być wydawany przez organ mający możliwość przeprowadzania audytu systemu utrzymania wprowadzonego przez podmiot. Z uwagi na to, że wagony towarowe są często wykorzystywane w ruchu międzynarodowym, zaś podmiot odpowiedzialny za utrzymanie może chcieć skorzystać z warsztatów prowadzących działalność w więcej niż jednym państwie członkowskim, organ wydający certyfikat powinien mieć możliwość przeprowadzania kontroli w całej Unii. Agencja powinna przeprowadzić ocenę systemu certyfikacji podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie wagonów towarowych oraz, w odpowiednich przypadkach, zalecić rozszerzenie tego systemu na wszystkie pojazdy kolejowe.

(35) Krajowe organy ds. bezpieczeństwa powinny być w pełni niezależne pod względem organizacyjnym, prawnym i decyzyjnym od jakiegokolwiek przedsiębiorstwa kolejowego, zarządcy infrastruktury, wnioskodawcy, podmiotu zamawiającego lub podmiotu udzielającego zamówień na usługi publiczne. Powinny one wykonywać swoje zadania w sposób przejrzysty i niedyskryminujący i powinny współpracować z Agencją w celu stworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego i koordynować swoje kryteria podejmowania decyzji. W razie konieczności państwa członkowskie powinny mieć możliwość podjęcia decyzji o włączeniu ich krajowych organów ds. bezpieczeństwa w strukturę krajowego ministerstwa odpowiedzialnego za sprawy transportu pod warunkiem poszanowania niezależności krajowego organu ds. bezpieczeństwa. W celu realizowania swoich zadań krajowe organy ds. bezpieczeństwa powinny dysponować konieczną wewnętrzną i zewnętrzną zdolnością organizacyjną w zakresie zasobów ludzkich i materialnych.

(36) Krajowe organy dochodzeniowe zajmują kluczową pozycję w procesie badania bezpieczeństwa. Ich praca ma zasadnicze znaczenie dla określenia przyczyn wypadku lub incydentu. Podstawowe znaczenie ma zatem to, by organy takie dysponowały zasobami finansowymi i ludzkimi wymaganymi do skutecznego i sprawnego prowadzenia dochodzeń. Krajowe organy dochodzeniowe powinny współpracować z myślą o wymianie informacji i najlepszych praktyk. Powinny ustanowić program wzajemnych ocen, by monitorować skuteczność swoich dochodzeń. Sprawozdania ze wzajemnych ocen powinny być przedstawiane Agencji, by umożliwić jej monitorowanie ogólnych wyników systemu kolei Unii w zakresie bezpieczeństwa.

(37) Poważne wypadki kolejowe zdarzają się rzadko. Mogą one jednak mieć katastrofalne skutki i wywołują zaniepokojenie opinii publicznej co do bezpieczeństwa systemu kolei Unii. Należy więc badać wszystkie takie wypadki pod kątem bezpieczeństwa w celu uniknięcia ich powtarzania się, a wyniki dochodzeń publikować. Inne wypadki i incydenty również powinny być przedmiotem dochodzeń w zakresie bezpieczeństwa, w przypadkach gdy mogą stanowić znaczące zdarzenia poprzedzające poważne wypadki.

(38) Dochodzenie w zakresie bezpieczeństwa powinno być prowadzone niezależnie od jakiegokolwiek dochodzenia sądowego w tej samej sprawie; prowadzącym to dochodzenie powinien być zapewniony dostęp do dowodów i świadków. Dochodzenie powinno być prowadzone przez stale funkcjonujący organ, niezależny od podmiotów systemu kolei Unii. Organ dochodzeniowy powinien funkcjonować w sposób, który wyklucza konflikt interesów i jakiekolwiek możliwe związki z przyczynami zdarzeń, które są badane. W szczególności nie powinno dochodzić do negatywnego wpływu na funkcjonalną niezależność organu dochodzeniowego, jeżeli ma on bliskie związki organizacyjne i prawne z krajowym organem ds. bezpieczeństwa, Agencją lub organem regulacyjnym ds. kolei do celów organizacyjnych lub związanych ze strukturą prawną. Dochodzenia powinny być prowadzone w sposób jak najbardziej otwarty. Dla każdego zdarzenia organ dochodzeniowy powinien wyznaczyć odpowiedni zespół dysponujący wiedzą ekspercką i doświadczeniem koniecznymi do ustalenia bezpośrednich i pośrednich przyczyn wypadku.

(39) Dochodzenie po poważnym wypadku powinno być prowadzone w sposób pozwalający na wysłuchanie wszystkich stron oraz umożliwiający im dostęp do wyników. W szczególności organ dochodzeniowy powinien podczas dochodzenia informować strony, które uważa za odpowiedzialne za pewne kwestie bezpieczeństwa, o postępie dochodzenia i powinien brać pod uwagę ich poglądy i opinie. W ten sposób organ dochodzeniowy będzie mógł uzyskiwać wszelkie istotne dodatkowe informacje i mieć świadomość różnych opinii na temat swoich prac, tak aby w jak najlepszy sposób przeprowadzić dochodzenie. Takie konsultacje nie powinny w żadnym przypadku mieć na celu przypisywania winy lub odpowiedzialności, ale zgromadzenie faktów dowodowych i wyciągnięcie wniosków umożliwiających podniesienie poziomu bezpieczeństwa w przyszłości. Organ dochodzeniowy powinien jednak mieć swobodę decydowania, jakie informacje zamierza udostępnić takim stronom, aby uniknąć wszelkich nienależnych nacisków, chyba że z takim wnioskiem wystąpią prowadzący procedurę sądową. Organ dochodzeniowy powinien również uwzględniać uzasadnione potrzeby informacyjne wszelkich ofiar i ich rodzin.

(40) Aby zwiększyć efektywność działania organów dochodzeniowych oraz ułatwić im wykonywanie ich obowiązków, należy umożliwić tym organom możliwie szybki dostęp do miejsca wypadku, w stosownych przypadkach w porozumieniu z jakimkolwiek organem wymiaru sprawiedliwości zaangażowanym w tę sprawę. Sprawozdania z dochodzeń oraz wszelkie ustalenia i zalecenia dostarczają istotnych informacji dla dalszej poprawy bezpieczeństwa kolei i powinny być publicznie dostępne na szczeblu Unii. Zalecenia w zakresie bezpieczeństwa powinny być zrealizowane przez ich adresatów, a sprawozdania z podjętych działań przekazywane organowi dochodzeniowemu.

(41) W przypadku gdy bezpośrednie przyczyny wypadku lub incydentu wydają się związane z działaniami człowieka, należy zwrócić uwagę na konkretne okoliczności oraz na sposób, w jaki personel wykonuje działania rutynowe w ramach normalnych operacji, w tym na projekt interfejsu człowiek-maszyna, stosowność procedur, występowanie konfliktu celów, obłożenie pracą oraz wszelkie inne okoliczności, które mogą mieć wpływ na dane zdarzenie, w tym obciążenie fizyczne i stres związany z pracą, zmęczenie lub kondycję psychiczną.

(42) Należy podjąć starania w celu zapewnienia w całej Unii dostępu do wysokiego poziomu szkolenia oraz zaawansowanych kwalifikacji.

(43) W celu uzupełnienia i zmiany pewnych innych niż istotne elementów niniejszej dyrektywy należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjęcia aktów zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej w odniesieniu do CSM i CST oraz ich zmiany. Szczególnie ważne jest, aby w czasie prac przygotowawczych Komisja prowadziła stosowne konsultacje, w tym na poziomie ekspertów. Przygotowując i opracowując akty delegowane, Komisja powinna zapewnić jednoczesne, terminowe i odpowiednie przekazanie stosownych dokumentów Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.

(44) Komisji należy przyznać uprawnienia wykonawcze w celu zapewnienia jednolitych warunków wykonywania niniejszej dyrektywy w odniesieniu do: upoważnienia Agencji do opracowania projektów CSM i CST i ich zmian oraz do przedstawiania Komisji zaleceń; praktycznych ustaleń dotyczących procedury certyfikacji; szczegółowych przepisów określających, które z wymogów przedstawionych w załączniku III mają zastosowanie do celów związanych z funkcjami utrzymania wykonywanymi przez warsztaty utrzymaniowe, w tym szczegółowych przepisów zapewniających jednolite wdrożenie certyfikacji warsztatów utrzymaniowych, zgodnie z odpowiednimi CSM i TSI; szczegółowych przepisów określających, które z wymogów przedstawionych w załączniku III mają zastosowanie do celów certyfikacji podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie pojazdów innych niż wagony towarowe, na podstawie technicznej charakterystyki takich pojazdów, w tym szczegółowych przepisów zapewniających jednolite wdrożenie warunków certyfikacji podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie pojazdów innych niż wagony towarowe, zgodnie z odpowiednimi CSM i TSI, a także struktury sprawozdań z dochodzenia w sprawie wypadków i incydentów. Uprawnienia te powinny być wykonywane zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011[1].

[1] Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. ustanawiające przepisy i zasady ogólne dotyczące trybu kontroli przez państwa członkowskie wykonywania uprawnień wykonawczych przez Komisję (Dz.U. L 55 z 28.2.2011, s. 13).

(45) Państwa członkowskie powinny ustanowić sankcje za naruszenia przepisów krajowych przyjętych na podstawie niniejszej dyrektywy i zapewnić ich stosowanie. Sankcje te muszą być skuteczne, proporcjonalne i odstraszające.

(46) Jako że cele działań proponowanych w niniejszej dyrektywie, a mianowicie koordynacja działań w państwach członkowskich zmierzająca do regulacji i nadzorowania bezpieczeństwa, prowadzenie dochodzeń w sprawach wypadków oraz ustanowienie CST, CSM, CSI i wspólnych wymagań w zakresie jednolitych certyfikatów bezpieczeństwa, nie mogą być osiągnięte w zadowalającym stopniu przez państwa członkowskie, natomiast ze względu na ich rozmiary i skutki mogą być lepiej zrealizowane na poziomie Unii, może ona podjąć działania zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 Traktatu o Unii Europejskiej. Zgodnie z zasadą proporcjonalności, określoną w przywołanym artykule, niniejsza dyrektywa nie wykracza poza to, co jest niezbędne do osiągnięcia tych celów.

(47) Zobowiązanie do transpozycji niniejszej dyrektywy do prawa krajowego należy ograniczyć do tych przepisów, które stanowią merytoryczną zmianę w porównaniu z dyrektywą 2004/49/WE. Zobowiązanie do transpozycji przepisów, które nie uległy zmianie, wynika z tej dyrektywy.

(48) Niniejsza dyrektywa nie powinna naruszać zobowiązań państw członkowskich dotyczących terminów transpozycji do prawa krajowego dyrektyw określonych w załączniku IV część B,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

ROZDZIAŁ I
PRZEPISY OGÓLNE

Artykuł 1

Przedmiot

Niniejsza dyrektywa ustanawia przepisy, których celem jest zapewnienie rozwoju i doskonalenia bezpieczeństwa systemu kolei Unii oraz poprawienie dostępu do rynku dla usług transportu kolejowego, poprzez:

a) harmonizację struktury regulacyjnej w państwach członkowskich;

b) określenie odpowiedzialności podmiotów systemu kolei Unii;

c) rozwijanie wspólnych wymagań bezpieczeństwa ("CST") i wspólnych metod oceny bezpieczeństwa ("CSM"), mając na celu stopniową likwidację potrzeby istnienia przepisów krajowych;

d) ustalanie zasad wydawania, przedłużania, zmiany i ograniczania lub cofania certyfikatów bezpieczeństwa i autoryzacji w zakresie bezpieczeństwa;

e) wymóg ustanowienia dla każdego państwa członkowskiego krajowego organu ds. bezpieczeństwa oraz organu dochodzeniowego badającego wypadki i incydenty; oraz

f) określenie wspólnych zasad zarządzania bezpieczeństwem kolei, jego regulacji i nadzoru.

Artykuł 2

Zakres stosowania

1. Niniejsza dyrektywa ma zastosowanie do systemu kolei w państwach członkowskich, który można podzielić na podsystemy strukturalne i funkcjonalne. Obejmuje ona wymagania bezpieczeństwa dla całości systemu, łącznie z bezpiecznym zarządzaniem infrastrukturą i ruchem pociągów, a także współdziałaniem przedsiębiorstw kolejowych, zarządców infrastruktury i innych podmiotów systemu kolei Unii.

2. Niniejsza dyrektywa nie ma zastosowania do :

   a) metra;

   b) tramwajów i pojazdów kolei lekkiej oraz infrastruktury użytkowanej wyłącznie przez te pojazdy; lub

   c) sieci, które są funkcjonalnie oddzielone od reszty systemu kolei Unii i są z założenia przeznaczone wyłącznie do prowadzenia pasażerskich przewozów lokalnych, miejskich lub podmiejskich, oraz przedsiębiorstw funkcjonujących wyłącznie na tych sieciach.

3. Państwa członkowskie mogą postanowić, że środki przyjęte przez nie w celu wdrożenia niniejszej dyrektywy nie obejmują:

   a) infrastruktury kolejowej, w tym bocznic, będącej własnością prywatną i wykorzystywanej przez właściciela lub operatora do celów, odpowiednio, ich własnego transportu towarowego lub transportu osób w celach niezarobkowych oraz pojazdów użytkowanych wyłącznie na takiej infrastrukturze;

b) infrastruktury i pojazdów przewidzianych wyłącznie do użytku lokalnego, historycznego lub turystycznego;

c) infrastruktury kolei lekkiej wykorzystywanej sporadycznie przez pojazdy kolei ciężkiej w warunkach eksploatacyjnych systemu kolei lekkiej, w przypadkach gdy jest to konieczne do celów łączności w odniesieniu wyłącznie do tych pojazdów; oraz

d) pojazdów użytkowanych przede wszystkim na infrastrukturze kolei lekkiej, ale wyposażonych w pewne elementy składowe kolei ciężkiej konieczne do umożliwienia przejazdu po zamkniętym i ograniczonym odcinku infrastruktury kolei ciężkiej wyłącznie do celów łączności.

4. Niezależnie od ust. 2, państwa członkowskie mogą podjąć decyzję o zastosowaniu – w stosownych przypadkach – przepisów niniejszej dyrektywy do metra i innych systemów lokalnych, zgodnie z prawem krajowym.

Artykuł 3

Definicje

Na użytek niniejszej dyrektywy zastosowanie mają następujące definicje:

1) „system kolei Unii” oznacza system kolei Unii zdefiniowany w art. 2 pkt 1 dyrektywy (UE) …/…[+];

2) „zarządca infrastruktury” oznacza zarządcę infrastruktury zdefiniowanego w art. 3 pkt 2 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE[1];

3) „przedsiębiorstwo kolejowe” oznacza przedsiębiorstwo kolejowe zdefiniowane w art. 3 pkt 1 dyrektywy 2012/34/UE oraz każde inne przedsiębiorstwo publiczne lub prywatne, którego działalność polega na wykonywaniu kolejowych przewozów towarowych lub pasażerskich z zastrzeżeniem, że przedsiębiorstwo to ma zapewniać trakcję, łącznie z przedsiębiorstwami, które zapewniają wyłącznie trakcję;

4) „techniczna specyfikacja interoperacyjności (TSI)” oznacza specyfikację przyjętą zgodnie z dyrektywą (UE) …/…[+], obejmującą każdy podsystem, lub część podsystemu, w celu zapewnienia jego zgodności z zasadniczymi wymaganiami i zapewnienia interoperacyjności systemu kolei Unii;

[+] Dz.U.: proszę wstawić numer dyrektywy w dokumencie 2013/0015 (COD)

[1] Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE z dnia 21 listopada 2012 r. w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego (Dz.U. L 343 z 14.12.2012, s. 32).

5) „wspólne wymagania bezpieczeństwa (CST)” oznaczają minimalne poziomy bezpieczeństwa, które muszą być osiągnięte przez system jako całość oraz, tam gdzie to wykonalne, przez różne części systemu kolei Unii (takie jak system kolei konwencjonalnej, system kolei dużych prędkości, długie tunele kolejowe lub linie przeznaczone wyłącznie do transportu towarów);

6) „wspólne metody oceny bezpieczeństwa (CSM)” oznaczają metody opisujące ocenę poziomów bezpieczeństwa, spełniania wymagań bezpieczeństwa oraz zgodności z innymi wymaganiami dotyczącymi bezpieczeństwa;

7) „krajowy organ ds. bezpieczeństwa” oznacza krajowy podmiot, któremu powierzono zadania w zakresie bezpieczeństwa kolei zgodnie z niniejszą dyrektywą, lub każdy podmiot, któremu zadania te zostały powierzone przez grupę państw członkowskich w celu zapewnienia ujednolicenia systemu bezpieczeństwa;

8) „przepisy krajowe” oznaczają wszystkie wiążące przepisy przyjęte w państwie członkowskim, niezależnie od tego, jaki organ je wydał, obejmujące wymogi dotyczące bezpieczeństwa kolei lub wymogi techniczne, inne niż wymogi nałożone przez Unię lub przepisy międzynarodowe, i które mają zastosowanie w tym państwie członkowskim do przedsiębiorstw kolejowych, zarządców infrastruktury lub stron trzecich;

9) „system zarządzania bezpieczeństwem” oznacza organizację, środki i procedury przyjęte przez zarządcę infrastruktury lub przedsiębiorstwo kolejowe w celu zapewnienia bezpiecznego zarządzania swoim działaniem;

10) „osoba prowadząca dochodzenie” oznacza osobę odpowiedzialną za organizację dochodzenia, prowadzenie go i nadzór nad nim;

11) „wypadek” oznacza niechciane lub niezamierzone nagłe zdarzenie lub ciąg takich zdarzeń, które mają dotkliwe konsekwencje; wypadki dzielą się na następujące kategorie: kolizje, wykolejenia, wypadki na przejazdach, wypadki z udziałem osób dotyczące taboru kolejowego będącego w ruchu, pożary i inne;

12) „poważny wypadek” oznacza wypadek spowodowany kolizją lub wykolejeniem pociągu, z przynajmniej jedną ofiarą śmiertelną lub przynajmniej pięcioma poważnie rannymi osobami, lub powodujący znaczne zniszczenie taboru kolejowego, infrastruktury lub środowiska, i inne podobne wypadki mające te same konsekwencje i oczywisty wpływ na regulację bezpieczeństwa kolei lub na zarządzanie bezpieczeństwem; „znaczne zniszczenie” oznacza zniszczenie, które może być natychmiast oszacowane przez organ dochodzeniowy jako powodujące koszty wynoszące łącznie co najmniej 2 mln EUR;

13) „incydent” oznacza każde zdarzenie, inne niż wypadek lub poważny wypadek, mające wpływ na bezpieczeństwo eksploatacji kolei;

14) „dochodzenie” oznacza proces realizowany w celu zapobiegania wypadkom i incydentom, obejmujący zbieranie i analizę informacji, wyciąganie wniosków, łącznie z ustaleniem przyczyn, oraz, gdzie to właściwe, opracowanie zaleceń w zakresie bezpieczeństwa;

15) „przyczyny” oznaczają działania, zaniechania, zdarzenia lub warunki, lub ich kombinację, które doprowadziły do wypadku lub incydentu;

16) „kolej lekka” oznacza miejski lub podmiejski kolejowy system transportowy charakteryzujący się wytrzymałością zderzeniową C-III lub C-IV (zgodnie z EN 15227:2011) oraz maksymalną wytrzymałością pojazdu wynoszącą 800kN (wzdłużna siła ściskająca w obszarze sprzęgu); systemy kolei lekkiej mogą korzystać z własnego, wydzielonego pasa drogowego lub dzielić go z ruchem drogowym i zazwyczaj nie dochodzi w ich ramach do wymiany pojazdów ze składami obsługującymi dalekobieżne przewozy pasażerskie lub towarowe;

17) „jednostka oceniająca zgodność” oznacza jednostkę notyfikowaną lub wyznaczoną jako wykonująca czynności z zakresu oceny zgodności, w tym wzorcowanie, badanie, certyfikację i inspekcję; po notyfikacji przez państwo członkowskie jednostka oceniająca zgodność jest klasyfikowana jako jednostka notyfikowana; po wyznaczeniu przez państwo członkowskie jednostka oceniająca zgodność jest klasyfikowana jako jednostka wyznaczona;

18) „składniki interoperacyjności” oznaczają składniki interoperacyjności zdefiniowane w art. 2 pkt 7 dyrektywy (UE) …/…[+];

19) „posiadacz” oznacza osobę fizyczną lub prawną, która – będąc właścicielem danego pojazdu lub mając prawo do użytkowania go – eksploatuje ten pojazd jako środek transportu i jest jako taka zarejestrowana w rejestrze pojazdów, o którym mowa w art. 47 dyrektywy (UE) …/…[+];

20) „podmiot odpowiedzialny za utrzymanie” oznacza podmiot odpowiedzialny za utrzymanie pojazdu, zarejestrowany jako taki w rejestrze pojazdów, o którym mowa w art. 47 dyrektywy (UE) …/…[+];

21) „pojazd” oznacza pojazd kolejowy zdatny do poruszania się na własnych kołach po liniach kolejowych, z napędem lub bez; pojazd składa się z co najmniej jednego podsystemu strukturalnego i funkcjonalnego;

22) „producent” oznacza producenta zdefiniowanego w art. 2 pkt 36 dyrektywy (UE) …/…[+];

[+] Dz.U.: proszę wstawić numer dyrektywy w dokumencie 2013/0015 (COD).

23) „nadawca” oznacza przedsiębiorstwo, które nadaje towary we własnym imieniu lub w imieniu osoby trzeciej;

24) „odbiorca” oznacza dowolną osobę fizyczną lub prawną, która odbiera towary zgodnie z umową przewozu; jeżeli operacja transportowa odbywa się bez umowy przewozu, za odbiorcę uważa się osobę fizyczną lub prawną, która przyjmuje odpowiedzialność za towary po ich nadejściu;

25) „załadowca” oznacza przedsiębiorstwo, które dokonuje załadunku zapakowanych towarów, małych kontenerów lub cystern przenośnych na wagon lub do kontenera, lub które dokonuje załadunku kontenera, kontenera do przewozu luzem, wieloelementowego kontenera do gazu, kontenera-cysterny lub cysterny przenośnej na wagon;

26) „wyładowca” oznacza przedsiębiorstwo, które zdejmuje kontener, kontener do przewozu luzem, wieloelementowy kontener do gazu, kontener-cysternę lub cysternę przenośną z wagonu, lub przedsiębiorstwo, które wyładowuje towary zapakowane, małe kontenery lub cysterny przenośne z wagonu lub kontenera, lub przedsiębiorstwo, które wyładowuje towary z cysterny (wagonu-cysterny, cysterny odejmowalnej, cysterny przenośnej lub kontenera-cysterny) lub z wagonu-baterii lub wieloelementowego kontenera do gazu lub z wagonu, dużego kontenera lub małego kontenera do przewozu luzem lub kontenera do przewozu luzem;

27) „napełniający” oznacza przedsiębiorstwo, które dokonuje załadunku towarów do cysterny (w tym wagonu-cysterny, wagonu z cysterną odejmowalną, cysterny przenośnej lub kontenera-cysterny), na wagon, do dużego kontenera lub małego kontenera do przewozu luzem, na wagon-baterię lub do wieloelementowego kontenera do gazu;

28) „opróżniający” oznacza przedsiębiorstwo, które dokonuje wyładunku towarów z cysterny (w tym wagonu-cysterny, wagonu z cysterną odejmowalną, cysterny przenośnej lub kontenera-cysterny), z wagonu, z dużego kontenera lub małego kontenera do przewozu luzem, z wagonu-baterii lub z wieloelementowego kontenera do gazu;

29) „przewoźnik” oznacza przedsiębiorstwo realizujące operację transportową, zgodnie z umową przewozu;

30) „podmiot zamawiający” oznacza podmiot publiczny lub prywatny, który zamawia zaprojektowanie lub budowę lub odnowienie lub modernizację podsystemu;

31) „rodzaj działalności” oznacza rodzaj charakteryzujący się transportem pasażerskim, obejmujący lub nie przewozy kolejami dużych prędkości, przewozy towarowe, obejmujący lub nie przewozy ładunków niebezpiecznych, a także tylko usługi manewrowe;

32) „zakres działalności” oznacza zakres określany w kategoriach liczby pasażerów lub wolumenu towarów oraz szacunkowej wielkości przedsiębiorstwa kolejowego wyrażonej liczbą pracowników pracujących w sektorze kolejowym (tj. mikroprzedsiębiorstwo, małe, średnie albo duże przedsiębiorstwo);

33) „obszar działalności” oznacza sieć lub sieci w państwie członkowskim lub państwach członkowskich, w którym lub w których przedsiębiorstwo kolejowe zamierza prowadzić działalność .

ROZDZIAŁ II
ROZWÓJ BEZPIECZEŃSTWA KOLEI I ZARZĄDZANIE NIM

Artykuł 4

Rola podmiotów systemu kolei Unii w rozwoju i poprawie bezpieczeństwa kolei

1. Mając na celu rozwój i poprawę bezpieczeństwa kolei, państwa członkowskie – w ramach swoich kompetencji:

   a) zapewniają ogólne zachowanie bezpieczeństwa kolei oraz, w miarę praktycznych możliwości, stałą jego poprawę, uwzględniając rozwój prawa Unii i przepisów międzynarodowych oraz postęp techniczny i naukowy, a także przyznając priorytet zapobieganiu wypadkom;

   b) zapewniają egzekwowanie obowiązujących przepisów w sposób otwarty i niedyskryminujący, wspierając rozwój jednolitego europejskiego systemu transportu kolejowego;

   c) zapewniają, aby środki stosowane dla rozwoju i poprawy bezpieczeństwa kolei uwzględniały potrzebę podejścia systemowego;

d) zapewniają, aby odpowiedzialność za bezpieczne funkcjonowanie systemu kolei Unii i nadzór nad ryzykiem z tym związanym spoczywała na zarządcach infrastruktury i przedsiębiorstwach kolejowych – na każdym w odniesieniu do jego części systemu – zobowiązując je do:

(i) wdrożenia niezbędnych środków nadzoru ryzyka, o których mowa w art. 6 ust. 1 lit. a), w odpowiednich przypadkach we współpracy ze sobą;

(ii) stosowania przepisów unijnych i krajowych;

(iii) ustanowienia systemu zarządzania bezpieczeństwem zgodnie z niniejszą dyrektywą;

e) bez uszczerbku dla odpowiedzialności cywilnej, zgodnej z wymogami prawnymi państw członkowskich, zapewniają, aby każdy zarządca infrastruktury i każde przedsiębiorstwo kolejowe były odpowiedzialne za swoją część systemu i jej bezpieczne funkcjonowanie, włączając dostawę materiałów i kontraktowanie usług wobec użytkowników, klientów, zainteresowanych pracowników i innych podmiotów, o których mowa w ust. 6;

f) opracowują i publikują roczne plany bezpieczeństwa określające środki przewidziane dla osiągnięcia CST; oraz

g) w odpowiednich przypadkach wspierają Agencję w jej działaniach służących monitorowaniu rozwoju bezpieczeństwa kolei na szczeblu unijnym.

2. Agencja zapewnia, w granicach swoich kompetencji, ogólne utrzymanie bezpieczeństwa kolei oraz, w miarę praktycznych możliwości, stałą jego poprawę, uwzględniając rozwój prawa Unii i postęp techniczny i naukowy oraz przyznając priorytet zapobieganiu poważnym wypadkom.

3. Przedsiębiorstwa kolejowe i zarządcy infrastruktury:

a) wdrażają niezbędne środki nadzoru ryzyka, o których mowa w art. 6 ust. 1 lit. a), w odpowiednich przypadkach we współpracy ze sobą i z innymi podmiotami;

b) w swoich systemach zarządzania bezpieczeństwem uwzględniają ryzyka związane z działaniami innych podmiotów i stron trzecich;

c) w stosownych przypadkach umownie zobowiązują pozostałe podmioty, o których mowa w ust. 4, mające potencjalny wpływ na bezpieczne funkcjonowanie systemu kolei Unii, do wdrożenia niezbędnych środków kontroli ryzyka; oraz

d) zapewniają, by ich wykonawcy stosowali środki kontroli ryzyka poprzez stosowanie CSM do monitorowania procesów określonych w CSM dotyczących monitorowania, o których mowa w art. 6 ust. 1 lit. c), oraz że powyższe jest zawarte w umowach, które na wniosek Agencji lub krajowego organu ds. bezpieczeństwa są ujawniane.

4. Bez uszczerbku dla obowiązków przedsiębiorstw kolejowych i zarządców infrastruktury, o których mowa w ust. 3, podmioty odpowiedzialne za utrzymanie i wszystkie inne podmioty, które mają potencjalny wpływ na bezpieczne funkcjonowanie systemu kolei Unii, w tym producenci, dostawcy usług utrzymania, posiadacze, dostawcy usług, podmioty zamawiające, przewoźnicy, nadawcy, odbiorcy, załadowcy, wyładowcy, napełniający i opróżniający:

   a) wdrażają niezbędne środki kontroli ryzyka, w odpowiednich przypadkach we współpracy z innymi podmiotami;

   b) zapewniają, aby dostarczone przez nich: podsystemy, akcesoria, sprzęt i usługi były zgodne z wyszczególnionymi wymogami i warunkami użytkowania, tak że mogą być bezpiecznie użytkowane przez dane przedsiębiorstwo kolejowe lub danego zarządcę infrastruktury.

5. Przedsiębiorstwa kolejowe, zarządcy infrastruktury oraz każdy podmiot, o którym mowa w ust. 4, który wykrywa lub jest informowany o zagrożeniu bezpieczeństwa związanym z wadami i niezgodnością konstrukcji z przepisami lub wadliwym funkcjonowaniem sprzętu technicznego, w tym dotyczącymi podsystemów strukturalnych, lub który jest o takich zagrożeniach informowany, podejmuje następujące działania, w granicach swoich odpowiednich kompetencji:

   a) podejmuje wszelkie środki naprawcze, aby wyeliminować wykryte zagrożenie bezpieczeństwa;

   b) zgłasza te zagrożenia odnośnym zaangażowanym stronom, aby umożliwić im podjęcie wszelkich dalszych działań naprawczych i zapewnić ciągłe osiąganie przez system kolei Unii parametrów bezpieczeństwa. Agencja może ustanowić narzędzie ułatwiające tę wymianę informacji między właściwymi podmiotami, uwzględniając prywatność danych użytkowników, wyniki analizy kosztów i korzyści, a także aplikacje informatyczne i rejestry już utworzone przez Agencję.

6. W przypadku wymiany wagonów między przedsiębiorstwami kolejowymi każdy uczestniczący podmiot wymienia wszelkie informacje mające związek z bezpieczną eksploatacją, w tym – ale nie wyłącznie – stan i historię danego pojazdu, elementy dokumentacji dotyczącej utrzymania do celów identyfikowalności, identyfikowalność operacji załadunku i listy przewozowe.

Artykuł 5

Wspólne wskaźniki bezpieczeństwa ("CSI")

1. Aby ułatwić ocenę spełnienia CST oraz umożliwić monitorowanie ogólnego rozwoju bezpieczeństwa kolei, państwa członkowskie zbierają informacje o CSI poprzez roczne sprawozdania krajowych organów ds. bezpieczeństwa, o których mowa w art. 19.

2. CSI określono w załączniku I.

Artykuł 6

Wspólne metody oceny bezpieczeństwa ("CSM")

1. CSM określają, jak oceniać poziomy bezpieczeństwa, osiąganie wymagań bezpieczeństwa oraz zgodność z innymi wymaganiami dotyczącymi bezpieczeństwa – w tym, w odpowiednich przypadkach, przy pomocy niezależnej jednostki oceniającej – poprzez opracowanie i zdefiniowanie:

   a) metod wyceny i oceny ryzyka;

   b) metod oceny zgodności z wymaganiami zawartymi w certyfikatach bezpieczeństwa oraz autoryzacjach w zakresie bezpieczeństwa, wydanych zgodnie z art. 10 oraz 12;

   c) metod nadzoru, które mają być stosowane przez krajowe organy ds. bezpieczeństwa, oraz metod monitorowania, które mają być stosowane przez przedsiębiorstwa kolejowe, zarządców infrastruktury oraz podmioty odpowiedzialne za utrzymanie;

   d) metod oceny poziomu bezpieczeństwa i parametrów bezpieczeństwa operatorów kolei na szczeblu krajowym i Unii;

   e) metod oceny spełnienia wymagań bezpieczeństwa na szczeblu krajowym i Unii; oraz

   f) wszelkich innych metod obejmujących procesy systemu zarządzania bezpieczeństwem, które wymagają harmonizacji na szczeblu Unii.

2. Komisja w drodze aktów wykonawczych udziela Agencji upoważnienia do opracowania projektu CSM i ich zmian oraz przedstawienia Komisji odpowiednich zaleceń, na podstawie wyraźnie uzasadnionej potrzeby opracowania nowych lub dokonania zmiany istniejących CSM oraz ich oddziaływania na istniejące przepisy i na poziom bezpieczeństwa systemu kolei Unii. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 28 ust. 3. Jeżeli komitet, o którym mowa w art. 28 (zwany dalej „Komitetem”), nie wyda opinii, Komisja nie przyjmuje projektu aktu wykonawczego i zastosowanie ma art. 5 ust. 4 akapit trzeci rozporządzenia (UE) nr 182/2011.

Przy opracowywaniu, przyjmowaniu i zmianie CSM uwzględnia się opinię użytkowników, krajowych organów ds. bezpieczeństwa oraz zainteresowanych stron, w tym – w stosownych przypadkach – partnerów społecznych. Zalecenia obejmują sprawozdanie z wyników takich konsultacji oraz sprawozdanie z oceny skutków nowych lub zmienionych CSM, która ma zostać przyjęta.

3. Wykonując upoważnienie, o którym mowa w ust. 2, Agencja lub Komisja systematycznie i regularnie informują Komitet o pracach przygotowawczych dotyczących CSM. Podczas takich prac Komisja może przekazywać Agencji wszelkie użyteczne zalecenia dotyczące CSM i analizy kosztów i korzyści. W szczególności Komisja może zażądać, by Agencja przeanalizowała rozwiązania alternatywne i umieściła oceny kosztów i korzyści dla tych alternatywnych rozwiązań w sprawozdaniu załączonym do projektu CSM.

   W realizacji zadań, o których mowa w akapicie pierwszym, Komisję wspiera Komitet.

4. Komisja analizuje zalecenie wydane przez Agencję, by sprawdzić, czy upoważnienie, o którym mowa w ust. 2, jest realizowane. Jeżeli nie jest ono realizowane, Komisja zwraca się do Agencji, by dokonała przeglądu jej zalecenia i wskazała, które punkty upoważnienia nie są realizowane. Z uzasadnionych powodów Komisja może podjąć decyzję o zmianie upoważnienia udzielonego Agencji zgodnie z procedurą określoną w ust. 2.

   W realizacji zadań, o których mowa w akapicie pierwszym, Komisję wspiera Komitet.

5. CSM są regularnie aktualizowane z uwzględnieniem doświadczeń zebranych przy ich stosowaniu oraz globalnego rozwoju bezpieczeństwa kolei, a także w celu ogólnego utrzymania poziomu bezpieczeństwa i – w miarę praktycznych możliwości – jego ciągłej poprawy.

6. Na podstawie zalecenia wydanego przez Agencję i po analizie, o której mowa w ust. 4 niniejszego artykułu, Komisja jest upoważniona do przyjęcia aktów delegowanych zgodnie z art. 27, dotyczących treści CSM i wszelkich ich zmian.

7. Państwa członkowskie niezwłocznie dokonują w swoich krajowych przepisach koniecznych zmian w świetle przyjęcia CSM i ich zmian.

Artykuł 7

Wspólne wymagania bezpieczeństwa ("CST")

1. CST ustanawiają minimalne poziomy bezpieczeństwa, które mają być osiągnięte przez cały system oraz, w miarę możliwości, przez różne części systemu kolei w każdym państwie członkowskim i w Unii. CST mogą być wyrażone w kryteriach akceptacji ryzyka lub poziomach wymagań bezpieczeństwa i uwzględniają w szczególności:

   a) ryzyka indywidualne, dotyczące pasażerów, personelu, w tym także pracowników lub podwykonawców, użytkowników przejazdów kolejowych i innych osób oraz, bez uszczerbku dla istniejących krajowych i międzynarodowych zasad dotyczących odpowiedzialności, ryzyka indywidualne dotyczące intruzów;

   b) ryzyka społeczne.

2. Komisja, w drodze aktów wykonawczych, udziela Agencji upoważnienia do opracowania projektu CST i ich zmian oraz przedstawienia Komisji odpowiednich zaleceń, na podstawie wyraźnie uzasadnionej potrzeby opracowania nowych lub dokonania zmiany istniejących CST oraz ich oddziaływania na istniejące przepisy. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 28 ust. 3. Jeżeli Komitet nie wyda opinii, Komisja nie przyjmuje projektu aktu wykonawczego i zastosowanie ma art. 5 ust. 4 akapit trzeci rozporządzenia (UE) nr 182/2011.

3. Wykonując upoważnienie, o którym mowa w ust. 2, Agencja lub Komisja systematycznie i regularnie informują Komitet o pracach przygotowawczych dotyczących CST. Podczas takich prac Komisja może przekazywać Agencji wszelkie użyteczne zalecenia dotyczące CST i analizy kosztów i korzyści. W szczególności Komisja może zażądać, by Agencja przeanalizowała rozwiązania alternatywne i umieściła oceny kosztów i korzyści dla tych alternatywnych rozwiązań w sprawozdaniu załączonym do projektu CST.

W realizacji zadań, o których mowa w akapicie pierwszym, Komisję wspiera Komitet.

4. Komisja analizuje zalecenie wydane przez Agencję, by sprawdzić, czy upoważnienie, o którym mowa w ust. 2, jest realizowane. Jeżeli nie jest ono realizowane, Komisja zwraca się do Agencji, by dokonała przeglądu swojego zalecenia i wskazała, które punkty upoważnienia nie są realizowane. Z uzasadnionych powodów Komisja może podjąć decyzję o zmianie upoważnienia udzielonego Agencji zgodnie z procedurą przedstawioną w ust. 2.

W realizacji zadań, o których mowa w akapicie pierwszym, Komisję wspiera Komitet.

5. CST są regularnie aktualizowane z uwzględnieniem globalnego rozwoju bezpieczeństwa kolei. Aktualizacje CST odzwierciedlają wszelkie obszary priorytetowe, w których należy jeszcze podnieść poziom bezpieczeństwa.

6. Na podstawie zalecenia wydanego przez Agencję i po analizie, o której mowa w ust. 4 niniejszego artykułu, Komisja jest upoważniona do przyjęcia aktów delegowanych zgodnie z art. 27, dotyczących treści CST i wszelkich ich zmian.

7. Państwa członkowskie dokonują koniecznych zmian w swych krajowych przepisach w celu osiągnięcia przynajmniej CST i wszelkich zmienionych CST, zgodnie z załączonym do nich harmonogramem wdrożenia. Zmiany te są uwzględnione w rocznych planach bezpieczeństwa, o których mowa w art. 4 ust. 1 lit. f). Państwa członkowskie powiadamiają Komisję o tych przepisach zgodnie z art. 8.

Artykuł 8

Krajowe przepisy w dziedzinie bezpieczeństwa

1. Krajowe przepisy zgłoszone do dnia ...[*] zgodnie z dyrektywą 2004/49/WE mają zastosowanie, jeżeli:

   a) odpowiadają jednemu z typów określonych w załączniku II, oraz

   b) są zgodne z prawem Unii, w tym w szczególności z TSI, CST i CSM, oraz

   c) nie prowadziłyby do arbitralnej dyskryminacji lub ukrytych ograniczeń w odniesieniu do usług transportu kolejowego między państwami członkowskimi.

2. Do dnia …[**] państwa członkowskie dokonują przeglądu przepisów krajowych, o których mowa w ust. 1, i uchylają:

   a) przepisy krajowe, które nie zostały zgłoszone lub które nie spełniają kryteriów określonych w ust. 1;

   b) przepisy krajowe, które stały się zbyteczne wskutek opracowania prawa Unii, w szczególności TSI, CST i CSM.

   W tym celu państwa członkowskie mogą zastosować narzędzie zarządzania przepisami, o którym mowa w art. 27 ust. 4 rozporządzenia (UE) …/…[+], i mogą zwrócić się do Agencji o przeanalizowanie konkretnych przepisów z zastosowaniem kryteriów określonych w niniejszym ustępie.

---

[*] Dz.U.: proszę wstawić datę wejścia w życie niniejszej dyrektywy.

[**] Dz.U.: proszę wstawić datę: dwa lata po wejściu w życie niniejszej dyrektywy.

[+] Dz.U.: proszę wstawić numer rozporządzenia w dokumencie 2013/0014 (COD).

3. Państwa członkowskie mogą ustanawiać nowe przepisy krajowe zgodnie z niniejszą dyrektywą tylko w następujących przypadkach:

a) jeżeli przepisy dotyczące istniejących metod oceny bezpieczeństwa nie są objęte CSM;

b) jeżeli zasady funkcjonowania sieci kolejowej nie są jeszcze objęte TSI;

c) jako środek zapobiegawczy w trybie pilnym, w szczególności w następstwie wypadku lub incydentu;

d) jeżeli uprzednio zgłoszony przepis musi zostać zmieniony;

e) jeżeli przepisy dotyczące wymagań wobec personelu wykonującego zadania krytyczne dla bezpieczeństwa, obejmujących kryteria doboru, stan zdrowia fizycznego i psychicznego oraz szkolenie zawodowe, nie zostały jeszcze ujęte w TSI lub w dyrektywie 2007/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady[1].

4. Państwa członkowskie przekazują projekt nowych przepisów krajowych Agencji i Komisji do rozważenia w odpowiednim czasie i z zachowaniem terminów, o których mowa w art. 25 ust. 1 rozporządzenia (UE) …/…[+], przed spodziewanym wprowadzeniem do krajowego systemu prawnego proponowanego nowego przepisu wraz z uzasadnieniem jego wprowadzenia za pośrednictwem odpowiedniego systemu informatycznego zgodnie z art. 27 rozporządzenia (UE) …/...[+]. Państwa członkowskie zapewniają, by projekt był w dostatecznym stopniu dopracowany, aby Agencja mogła przeprowadzić jego analizę zgodnie z art. 25 ust. 2 rozporządzenia (UE) …/…[+].

---

[1] Dyrektywa 2007/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. w sprawie przyznawania uprawnień maszynistom prowadzącym lokomotywy i pociągi w obrębie systemu kolejowego Wspólnoty (Dz.U. L 315 z 3.12.2007, s. 51).

[+] Dz.U.: proszę wstawić numer rozporządzenia w dokumencie 2013/0014 (COD).

5. W przypadku pilnych środków zapobiegawczych państwa członkowskie mogą przyjąć i natychmiast zastosować nowy przepis. Taki przepis jest zgłaszany zgodnie z art. 27 ust. 2 rozporządzenia (UE) …/…[+] i z zastrzeżeniem oceny dokonywanej przez Agencję zgodnie z art. 26 ust. 1, 2 i 5 rozporządzenia (UE) …/…[+].

6. Jeżeli Agencja stwierdzi istnienie jakiegokolwiek krajowego przepisu, zgłoszonego lub nie, który stał się zbędny lub jest sprzeczny z CSM lub z jakimkolwiek innym prawem Unii przyjętym po wprowadzeniu przedmiotowego przepisu krajowego, stosuje się procedurę ustanowioną w art. 26 rozporządzenia (UE) …/…[+].

7. Państwa członkowskie zgłaszają Agencji i Komisji przyjęte przepisy krajowe. Używają w tym celu odpowiedniego systemu informatycznego zgodnie z art. 27 rozporządzenia (UE) …/…[+]. Państwa członkowskie zapewniają, aby obowiązujące przepisy krajowe były łatwo dostępne, upublicznione i aby były sformułowane przy użyciu terminologii, którą są w stanie zrozumieć wszystkie zainteresowane strony. Państwa członkowskie mogą zostać poproszone o dostarczenie dodatkowych informacji na temat swoich przepisów krajowych.

[+] Dz.U.: proszę wstawić numer rozporządzenia w dokumencie 2013/0014 (COD).

8. Państwa członkowskie mogą postanowić, że nie będą zgłaszać przepisów i ograniczeń o ściśle lokalnym charakterze. W takim przypadku państwa członkowskie umieszczają wzmiankę o tych przepisach i ograniczeniach w rejestrze infrastruktury, o którym mowa w art. 49 dyrektywy (UE) …/…[+] lub wskazują miejsca ich publikacji w regulaminie sieci, o którym mowa w art. 27 dyrektywy 2012/34/UE.

9. Przepisy krajowe zgłoszone zgodnie z niniejszym artykułem nie podlegają procedurze powiadamiania ustanowionej w dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/1535[1].

10. Projekt przepisów krajowych oraz obowiązujące przepisy krajowe badane są przez Agencję zgodnie z procedurami określonymi w art. 25 i 26 rozporządzenia (UE) …/…[++].

11. Bez uszczerbku dla ust. 8 przepisy krajowe, które nie zostały zgłoszone zgodnie z niniejszym artykułem, nie mają zastosowania do celów niniejszej dyrektywy.

[+] Dz.U.: proszę wstawić numer dyrektywy w dokumencie 2013/0015 (COD).

[1] Dyrektywa (UE) 2015/1535 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 9 września 2015 r. ustanawiająca procedurę udzielania informacji w dziedzinie przepisów technicznych oraz zasad dotyczących usług społeczeństwa informacyjnego (Dz.U. L 241 z 17.9.2015, s. 1).

[++] Dz.U.: proszę wstawić numer rozporządzenia w dokumencie 2013/0014 (COD).

Artykuł 9

Systemy zarządzania bezpieczeństwem

1. Zarządcy infrastruktury oraz przedsiębiorstwa kolejowe ustanawiają swoje odnośne systemy zarządzania bezpieczeństwem w celu zapewnienia, by system kolei Unii był zdolny spełniać przynajmniej CST i jest zgodny z wymogami dotyczącymi bezpieczeństwa ustanowionymi w TSI oraz że stosowane są właściwe części CSM i krajowe przepisy zgłoszone zgodnie z art. 8.

2. Wszystkie właściwe części systemu zarządzania bezpieczeństwem muszą być udokumentowane, w szczególności opisany musi być rozkład odpowiedzialności w strukturach organizacyjnych zarządcy infrastruktury lub przedsiębiorstwa kolejowego. Dokumentacja musi wskazywać, jak kierownictwo zapewnia kontrolę na różnych poziomach, jaki jest w tym udział pracowników i ich przedstawicieli na wszystkich poziomach oraz jak jest zapewniane ciągłe doskonalenie systemu zarządzania bezpieczeństwem. Istnieć musi jasne zobowiązanie do spójnego stosowania wiedzy na temat czynnika ludzkiego i stosownych metod. Wykorzystując system zarządzania bezpieczeństwem, zarządcy infrastruktury i przedsiębiorstwa kolejowe propagują relacje oparte na wzajemnym zaufaniu, pewności i uczeniu się, w ramach których zachęca się personel do przyczyniania się do rozwoju bezpieczeństwa, przy jednoczesnym zapewnianiu poufności.

3. System zarządzania bezpieczeństwem obejmuje następujące podstawowe elementy:

a) politykę bezpieczeństwa zatwierdzoną przez dyrektora zarządzającego organizacji i przekazaną wszystkim pracownikom;

b) ilościowe i jakościowe cele organizacji dla utrzymania i polepszenia bezpieczeństwa oraz plany i procedury realizacji tych celów;

c) procedury służące osiąganiu istniejących, nowych i zmienionych norm technicznych i operacyjnych lub innych nakazowych warunków ustanowionych w TSI, przepisach krajowych, o których mowa w art. 8 oraz załączniku II, w innych właściwych przepisach lub w decyzjach organów;

d) procedury służące do zapewnienia zgodności z normami i innymi nakazowymi warunkami w całym cyklu życia sprzętu i okresie działalności;

e) procedury i metody określania ryzyka, przeprowadzania ocen ryzyka i stosowania środków kontroli ryzyka w sytuacjach, kiedy zmiana warunków prowadzenia działalności lub wprowadzenie nowego materiału powoduje nowe ryzyko dla infrastruktury lub interfejsu człowiek-maszyna-organizacja;

f) określenie programów szkolenia personelu i systemów dla zapewnienia, aby kompetencje personelu były utrzymywane, a zadania wykonywane odpowiednio, w tym ustalenia dotyczące stanu zdrowia fizycznego i psychicznego;

g) ustalenia zapewniające odpowiedni dostęp do informacji w ramach organizacji oraz, w stosownych przypadkach, wymianę informacji między organizacjami działającymi w ramach danego systemu kolei;

h) procedury i formaty dla dokumentowania informacji dotyczących bezpieczeństwa i wskazanie procedury ustalającej sposób nadzoru nad ważnymi informacjami dotyczącymi bezpieczeństwa;

i) procedury zapewniające, aby wypadki, incydenty, wypadki, których uniknięto, i inne niebezpieczne zdarzenia były zgłaszane, badane i analizowane oraz aby podejmowane były niezbędne kroki zapobiegawcze;

j) określenie planów działania, alarmowania i informowania w sytuacji awaryjnej, uzgodnionych z odpowiednimi organami publicznymi; oraz

k) postanowienia dotyczące okresowych wewnętrznych audytów systemów zarządzania bezpieczeństwem.

Zarządcy infrastruktury i przedsiębiorstwa kolejowe włączają do systemu wszelkie inne elementy konieczne do uwzględnienia ryzyka dla bezpieczeństwa, zgodnie z oceną ryzyka dotyczącą ich własnej działalności.

4. System zarządzania bezpieczeństwem jest dostosowany do rodzaju, zakresu, obszaru działalności i innych warunków realizowanej działalności. Zapewnia on nadzór nad wszystkimi ryzykami związanymi z działalnością zarządcy infrastruktury lub przedsiębiorstwa kolejowego, łącznie z dostarczanymi im usługami utrzymania, bez uszczerbku dla art. 14, i dostawą materiałów oraz zaangażowaniem wykonawców. Bez uszczerbku dla odpowiedzialności wynikającej z istniejących krajowych i międzynarodowych przepisów, system zarządzania bezpieczeństwem uwzględnia, gdy to właściwe i uzasadnione, ryzyko powstające w wyniku działalności innych podmiotów, o których mowa w art. 4.

5. System zarządzania bezpieczeństwem każdego zarządcy infrastruktury bierze pod uwagę skutki działań różnych przedsiębiorstw kolejowych w sieci oraz zapewnia wszystkim przedsiębiorstwom kolejowym możliwość działania zgodnie z TSI, przepisami krajowymi i warunkami ustanowionymi w ich certyfikatach bezpieczeństwa.

Systemy zarządzania bezpieczeństwem są stale rozwijane w celu koordynacji procedur awaryjnych zarządcy infrastruktury ze wszystkimi przedsiębiorstwami kolejowymi działającymi na danej infrastrukturze oraz ze służbami ratunkowymi, aby ułatwić szybkie działanie służb ratunkowych, oraz z innymi stronami, które mogłyby być zaangażowane w razie sytuacji awaryjnej. W przypadku infrastruktury transgranicznej współpraca między właściwymi zarządcami infrastruktury ułatwia niezbędną koordynację i gotowość właściwych służb ratunkowych po obydwu stronach granicy.

Po poważnym wypadku przedsiębiorstwo kolejowe zapewnia pomoc ofiarom, dając im wskazówki dotyczące procedur dochodzenia roszczeń na mocy prawa unijnego, w szczególności rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1371/2007[1], bez uszczerbku dla obowiązków innych stron. Świadcząc taką pomoc, wykorzystuje się kanały komunikacji z rodzinami ofiar i oferuje wsparcie psychologiczne dla ofiar wypadków oraz dla ich rodzin.

[1] Rozporządzenie (WE) nr 1371/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczące praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym (Dz.U. L 315 z 3.12.2007, s. 14).

6. Każdego roku, najpóźniej do dnia 31 maja, wszyscy zarządcy infrastruktury i wszystkie przedsiębiorstwa kolejowe składają krajowemu organowi ds. bezpieczeństwa roczne sprawozdanie dotyczące bezpieczeństwa za poprzedni rok kalendarzowy. Sprawozdanie dotyczące bezpieczeństwa zawiera:

a) informacje dotyczące spełniania wewnętrznych wymagań bezpieczeństwa oraz informacje o wynikach planów bezpieczeństwa;

b) raport dotyczący rozwoju krajowych wskaźników bezpieczeństwa i CSI, o których mowa w art. 5, w zakresie właściwym dla organizacji przedkładającej sprawozdanie;

c) wyniki wewnętrznych audytów bezpieczeństwa;

d) uwagi na temat niedociągnięć i nieprawidłowości w operacjach kolejowych i zarządzaniu infrastrukturą, które mogą mieć znaczenie dla krajowego organu ds. bezpieczeństwa, w tym streszczenie informacji przedstawionych przez odnośne podmioty zgodnie z art. 4 ust. 5 lit. b); oraz

e) sprawozdanie w sprawie stosowania odnośnych CSM.

7. Na podstawie informacji przedstawionych przez krajowe organy ds. bezpieczeństwa zgodnie z art. 17 i 19 Agencja może wydać zalecenie odnośnie do CSM obejmujące elementy systemu zarządzania bezpieczeństwem, który musi być zharmonizowany na szczeblu Unii – także poprzez zharmonizowane normy – o którym to systemie mowa w art. 6 ust. 1 lit. f). W takim- przypadku zastosowanie ma art. 6 ust. 2.

ROZDZIAŁ III|
CERTYFIKACJA BEZPIECZEŃSTWA I AUTORYZACJA W ZAKRESIE BEZPIECZEŃSTWA

Artykuł 10

Jednolity certyfikat bezpieczeństwa

1. Bez uszczerbku dla ust. 9, dostępu do infrastruktury kolejowej udziela się wyłącznie tym przedsiębiorstwom kolejowym, które są w posiadaniu jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa wydanego przez Agencję zgodnie z ust. 5–7 lub przez krajowy organ ds. bezpieczeństwa zgodnie z ust. 8.

   Jednolity certyfikat bezpieczeństwa służy jako dowód na to, że dane przedsiębiorstwo kolejowe ustanowiło system zarządzania bezpieczeństwem i może bezpiecznie prowadzić działalność w planowanym obszarze działania.

2. We wniosku o jednolity certyfikat bezpieczeństwa przedsiębiorstwo kolejowe wyszczególnia rodzaj i zakres działalności, które ma obejmować certyfikat, i planowany obszar działania.

3. Do wniosku o jednolity certyfikat bezpieczeństwa dołączana jest dokumentacja, która zawiera potwierdzenie, że:

a) dane przedsiębiorstwo kolejowe przyjęło system zarządzania bezpieczeństwem zgodnie z art. 9 i spełnia wymagania ustanowione w TSI, CSM i CST oraz innych właściwych przepisach na potrzeby nadzoru ryzyka i świadczenia usług transportowych w sieci w sposób bezpieczny; oraz

b) dane przedsiębiorstwo kolejowe, w odpowiednich przypadkach, spełnia wymogi określone w odnośnych przepisach krajowych zgłoszonych zgodnie z art. 8.

Wniosek ten i informacja o wszystkich wnioskach, etapach odnośnych procedur i ich wynikach, i w odpowiednich przypadkach, o żądaniach i decyzjach Rady Odwoławczej, są przekazywane za pośrednictwem punktu kompleksowej obsługi, o którym mowa w art. 12 rozporządzenia (UE) .../...[+].

4. Agencja lub, w przypadkach, o których mowa w ust. 8, krajowy organ ds. bezpieczeństwa wydaje jednolity certyfikat bezpieczeństwa lub informuje wnioskodawcę o decyzji odmownej w ustalonym z góry rozsądnym terminie, a w każdym przypadku najpóźniej cztery miesiące po przekazaniu przez wnioskodawcę wszelkich wymaganych informacji i wszelkich żądanych informacji uzupełniających. Agencja lub, w przypadkach przewidzianych w ust. 8, krajowy organ ds. bezpieczeństwa stosuje praktyczne ustalenia dotyczące procedury certyfikacji, które zostaną określone w akcie wykonawczym, o którym mowa w ust. 10.

[+] Dz. U.: proszę wstawić numer rozporządzenia w dokumencie 2013/0014 (COD).

5. Agencja wydaje jednolity certyfikat bezpieczeństwa przedsiębiorstwom kolejowym posiadającym obszar działalności w co najmniej jednym państwie członkowskim. Aby wydać taki certyfikat, Agencja:

a) ocenia elementy określone w ust. 3 lit. a), oraz

b) niezwłocznie przekazuje całą dokumentację dotyczącą przedsiębiorstwa kolejowego krajowym organom ds. bezpieczeństwa właściwym dla planowanego obszaru działalności, aby oceniły one elementy określone w ust. 3 lit. b).

W ramach powyższych ocen Agencja lub krajowe organy ds. bezpieczeństwa są upoważnione do przeprowadzania wizyt i inspekcji w obiektach przedsiębiorstw kolejowych i do przeprowadzania audytów, a także mają prawo do występowania o informacje uzupełniające. Agencja i krajowe organy ds. bezpieczeństwa koordynują organizację takich wizyt, audytów i inspekcji.

6. W terminie jednego miesiąca od wpłynięcia wniosku o jednolity certyfikat bezpieczeństwa Agencja informuje przedsiębiorstwo kolejowe, że dokumentacja jest kompletna, lub żąda odnośnych informacji uzupełniających, wyznaczając rozsądny termin na ich przedłożenie. W odniesieniu do kompletności, stosowności i spójności dokumentacji Agencja może również ocenić elementy określone w ust. 3 lit. b).

Przed podjęciem decyzji o wydaniu jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa Agencja w pełni uwzględnia ocenę, o której mowa w ust. 5.

Agencja ponosi pełną odpowiedzialność za wszelkie jednolite certyfikaty bezpieczeństwa, które wydaje.

7. W przypadku gdy Agencja nie zgadza się z negatywną oceną przeprowadzoną przez krajowy organ ds. bezpieczeństwa lub krajowe organy ds. bezpieczeństwa zgodnie z ust. 5 lit. b), informuje o tym organ lub organy, podając powody swojego odmiennego zdania. Agencja i krajowy organ ds. bezpieczeństwa lub krajowe organy ds. bezpieczeństwa współpracują ze sobą, aby wypracować ocenę, którą obie strony mogą zaakceptować. W razie konieczności, Agencja i krajowy organ ds. bezpieczeństwa lub krajowe organy ds. bezpieczeństwa mogą zdecydować o zaangażowaniu również przedsiębiorstwa kolejowego. Jeżeli w przeciągu miesiąca od dnia, w którym Agencja poinformowała krajowy organ ds. bezpieczeństwa lub krajowe organy ds. bezpieczeństwa o swoim odmiennym zdaniu, nie jest możliwe wypracowanie oceny, którą obie strony mogą zaakceptować, Agencja podejmuje swoją ostateczną decyzję, chyba że krajowy organ ds. bezpieczeństwa lub krajowe organy ds. bezpieczeństwa przekazał(-y) sprawę do arbitrażu Radzie Odwoławczej powołanej na podstawie art. 55 rozporządzenia (UE) …/…[+]. Rada Odwoławcza rozstrzyga, czy podtrzymuje projekt decyzji Agencji, w terminie jednego miesiąca od złożenia wniosku przez krajowy organ ds. bezpieczeństwa lub krajowe organy ds. bezpieczeństwa.

W przypadku gdy Rada Odwoławcza zgadza się z Agencją, Agencja niezwłocznie podejmuje decyzję.

W przypadku gdy Rada Odwoławcza zgadza się z negatywną oceną przeprowadzoną przez krajowy organ ds. bezpieczeństwa, Agencja wydaje jednolity certyfikat bezpieczeństwa dla obszaru działalności z wykluczeniem tych części sieci, które uzyskały negatywną ocenę.

[+] Dz.U.: proszę wstawić numer rozporządzenia w dokumencie 2013/0014 (COD).

W przypadku gdy Agencja nie zgadza się z pozytywną oceną przeprowadzoną przez krajowy organ ds. bezpieczeństwa lub krajowe organy ds. bezpieczeństwa zgodnie z ust. 5 lit. b), informuje o tym wspomniany(-e) organ(-y), podając powody swojego odmiennego zdania. Agencja i krajowy organ ds. bezpieczeństwa lub krajowe organy ds. bezpieczeństwa współpracują ze sobą, aby wypracować ocenę, którą obie strony mogą zaakceptować. W razie konieczności, Agencja i krajowy organ ds. bezpieczeństwa lub krajowe organy ds. bezpieczeństwa, mogą zadecydować o zaangażowaniu wnioskodawcy. Jeżeli w przeciągu miesiąca od dnia, w którym Agencja poinformowała krajowy organ ds. bezpieczeństwa lub krajowe organy ds. bezpieczeństwa o swoim odmiennym zdaniu, nie jest możliwa ocena, którą obie strony mogą zaakceptować, Agencja podejmuje swoją ostateczną decyzję.

8. W przypadku gdy obszar działalności jest ograniczony do jednego państwa członkowskiego, krajowy organ ds. bezpieczeństwa tego państwa członkowskiego może, na własną odpowiedzialność i na wniosek wnioskodawcy, wydać jednolity certyfikat bezpieczeństwa. Aby wydawać takie certyfikaty, krajowy organ ds. bezpieczeństwa ocenia dokumentację w odniesieniu do elementów określonych w ust. 3 i stosuje praktyczne ustalenia, które mają zostać określone w aktach wykonawczych zgodnie z ust. 10. W ramach powyższych ocen krajowy organ ds. bezpieczeństwa jest upoważniony do przeprowadzania wizyt i inspekcji w obiektach przedsiębiorstw kolejowych i do przeprowadzania audytów. W terminie jednego miesiąca od wpłynięcia wniosku krajowy organ ds. bezpieczeństwa informuje wnioskodawcę, że dokumentacja jest kompletna, lub żąda stosownych informacji uzupełniających. Jednolity certyfikat bezpieczeństwa jest również ważny bez rozszerzania obszaru działalności dla przedsiębiorstw kolejowych prowadzących ruch do stacji w sąsiednich państwach członkowskich o podobnej charakterystyce sieci i stosujących podobne przepisy eksploatacyjne, jeżeli stacje te są położone w pobliżu granicy, po konsultacji z właściwymi krajowymi organami ds. bezpieczeństwa. Konsultacje takie mogą być prowadzone dla każdej sprawy osobno lub ujęte w porozumieniu transgranicznym między państwami członkowskimi lub krajowymi organami ds. bezpieczeństwa.

Krajowy organ ds. bezpieczeństwa ponosi pełną odpowiedzialność za wszelkie jednolite certyfikaty bezpieczeństwa, które wydaje.

9. Państwo członkowskie może zezwolić na to, by operatorzy państw trzecich dojeżdżali do stacji na jego terytorium wyznaczonej do operacji transgranicznych i położonej blisko granicy tego państwa członkowskiego, bez wymogu posiadania jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa, pod warunkiem zapewnienia odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa poprzez:

   a) porozumienie transgraniczne między danym państwem członkowskim a sąsiadującym państwem trzecim; lub

   b) ustalenia umowne między danym operatorem państwa trzeciego a przedsiębiorstwem kolejowym lub zarządcą infrastruktury posiadającym jednolity certyfikat bezpieczeństwa lub autoryzację w zakresie bezpieczeństwa na potrzeby działania na obszarze tej sieci, pod warunkiem że w ich systemie zarządzania bezpieczeństwem należycie uwzględniono aspekty tych ustaleń dotyczące kwestii bezpieczeństwa.

10. Komisja przyjmuje, do dnia ...*, w drodze aktów wykonawczych, praktyczne ustalenia, określające:

   a) w jaki sposób wymogi dotyczące jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa, ustanowione niniejszym artykułem, są spełniane przez wnioskodawcę, i wymieniające wymagane dokumenty;

* Dz.U.: proszę wstawić datę: dwa lata po wejściu w życie niniejszej dyrektywy.

b) szczegóły procesu certyfikacji, takie jak etapy procedury i terminy każdego etapu tego procesu;

c) sposób, w jaki wymogi określone w niniejszym artykule są spełniane przez Agencję i krajowy organ ds. bezpieczeństwa na różnych etapach procesu rozpatrywania wniosku o zezwolenie oraz certyfikacji, w tym przy ocenie dokumentacji wnioskodawców; oraz

d) okres ważności jednolitych certyfikatów bezpieczeństwa wydawanych przez Agencję lub krajowe organy ds. bezpieczeństwa, w szczególności w przypadku aktualizacji jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa wynikającej ze zmiany rodzaju, zakresu i obszaru działalności.

Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 28 ust. 3. Uwzględniają one doświadczenia zgromadzone podczas wdrażania rozporządzenia Komisji (WE) nr 653/2007[1] oraz rozporządzenia Komisji (UE) nr 1158/2010[2] oraz doświadczenia zgromadzone podczas przygotowywania porozumień o współpracy, o których mowa w art. 11 ust. 1.

11. Jednolite certyfikaty bezpieczeństwa określają rodzaj i zakres działalności, jakie obejmują, oraz obszar działalności. Jednolity certyfikat bezpieczeństwa może również obejmować bocznice stanowiące własność przedsiębiorstwa kolejowego, jeżeli są one ujęte w systemie zarządzania bezpieczeństwem.

---

1 Rozporządzenie Komisji (WE) nr 653/2007 z dnia 13 czerwca 2007 r. w sprawie stosowania wspólnego europejskiego wzoru certyfikatów bezpieczeństwa i wniosków o ich wydanie zgodnie z art. 10 dyrektywy 2004/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady oraz w sprawie okresu ważności certyfikatów bezpieczeństwa wydanych na mocy dyrektywy 2001/14/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz.U. L 153 z 14.6.2007, s. 9).

2 Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1158/2010 z dnia 9 grudnia 2010 r. w sprawie wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w odniesieniu do zgodności z wymogami dotyczącymi uzyskania kolejowych certyfikatów bezpieczeństwa (Dz.U. L 326 z 10.12.2010, s. 11).

12. Wszelkie decyzje o odmowie wydania jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa lub wyłączeniu części sieci w związku z negatywna oceną, zgodnie z ust. 7, uzasadnia się należycie. Wnioskodawca może, w terminie jednego miesiąca od otrzymania odpowiedzi, wystąpić do, stosownie do przypadku, Agencji lub krajowego organu ds. bezpieczeństwa, o ponowne rozpatrzenie ich decyzji. Agencja lub krajowy organ ds. bezpieczeństwa ma dwa miesiące od daty wpłynięcia wniosku o ponowne rozpatrzenie na potwierdzenie lub zmianę decyzji.

W przypadku potwierdzenia decyzji odmownej przez Agencję wnioskodawca może wnieść odwołanie do Komisji Odwoławczej wyznaczonej na mocy art. 55 rozporządzenia (UE) …/…[+]. W przypadku podtrzymania decyzji odmownej krajowego organu ds. bezpieczeństwa wnioskodawca może wnieść odwołanie do jednostki odwoławczej zgodnie z prawem krajowym. Na użytek tej procedury odwoławczej państwa członkowskie mogą wskazywać organ regulacyjny, o którym mowa w art. 56 dyrektywy 2012/34/UE. W takim przypadku zastosowanie ma art. 18 ust. 3 niniejszej dyrektywy.

13. Jednolity certyfikat bezpieczeństwa wydany przez Agencję lub krajowy organ ds. bezpieczeństwa na mocy niniejszego artykułu jest odnawiany na wniosek przedsiębiorstwa kolejowego, w okresach nieprzekraczających pięciu lat. Jest on aktualizowany w całości lub częściowo po każdej istotnej zmianie dotyczącej rodzaju lub zakresu działalności.

[+] Dz.U.: proszę wstawić numer rozporządzenia w dokumencie 2013/0014 (COD).

14. W przypadku gdy wnioskodawca uzyskał jednolity certyfikat bezpieczeństwa zgodnie z ust. 5–7 i pragnie rozszerzyć obszar działalności lub gdy uzyskał jednolity certyfikat bezpieczeństwa wydany zgodnie z ust. 8 i pragnie rozszerzyć obszar działalności na inne państwo członkowskie, uzupełnia dokumentację o dokumenty, o których mowa w ust. 3, w odniesieniu do dodatkowego obszaru działalności. Przedsiębiorstwo kolejowe składa dokumentację w Agencji, która po przeprowadzeniu procedur, o których mowa w ust. 4–7, wydaje zaktualizowany jednolity certyfikat bezpieczeństwa obejmujący rozszerzony obszar działalności. W tym przypadku do celów oceny dokumentacji określonej w ust. 3 lit. b) zasięga się jedynie opinii krajowych organów ds. bezpieczeństwa państwa, na które ma nastąpić rozszerzenie działalności.

W przypadku gdy przedsiębiorstwo kolejowe uzyskało jednolity certyfikat bezpieczeństwa zgodnie z ust.8 i pragnie rozszerzyć obszar działalności w obrębie tego państwa członkowskiego, uzupełnia dokumentację o dokumenty, o których mowa w ust. 3, w odniesieniu do dodatkowego obszaru działalności. Wnioskodawca składa tę dokumentację za pośrednictwem punktu kompleksowej obsługi, o którym mowa w art. 12 rozporządzenia (UE) …/…[+], do krajowego organu ds. bezpieczeństwa, który po przeprowadzeniu procedur, o których mowa w ust. 8, wydaje zaktualizowany jednolity certyfikat bezpieczeństwa obejmujący rozszerzony obszar działalności.

15. Agencja i właściwe krajowe organy ds. bezpieczeństwa mogą wymagać zmiany wydanych przez siebie jednolitych certyfikatów bezpieczeństwa w razie znacznych zmian ram regulacyjnych w dziedzinie bezpieczeństwa.

[+] Dz.U.: proszę wstawić numer rozporządzenia zawartego w dokumencie 2013/0014 (COD).

16. Agencja zgłasza właściwym krajowym organom ds. bezpieczeństwa niezwłocznie, a każdym razie w terminie dwóch tygodni, wydanie jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa. Agencja niezwłocznie zgłasza właściwym krajowym organom ds. bezpieczeństwa każde odnowienie, zmianę lub cofnięcie jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa. Zgłoszenie zawiera nazwę i adres przedsiębiorstwa kolejowego, datę wydania, rodzaj i zakres działalności, ważność certyfikatu i obszar działalności, do którego odnosi się jednolity certyfikat bezpieczeństwa oraz, w przypadku cofnięcia, przyczyny takiej decyzji. W przypadku jednolitych certyfikatów bezpieczeństwa wydanych przez krajowe organy ds. bezpieczeństwa te same informacje są w tych samych terminach przekazywane Agencji przez właściwy krajowy organ ds. bezpieczeństwa lub właściwe krajowe organy ds. bezpieczeństwa.

Artykuł 11

Współpraca między Agencją a krajowymi organami ds. bezpieczeństwa w zakresie wydawania jednolitych certyfikatów bezpieczeństwa

1. Na użytek art. 10 ust. 5 i 6 niniejszej dyrektywy Agencja i krajowe organy ds. bezpieczeństwa zawierają porozumienia o współpracy zgodnie z art. 76 rozporządzenia (UE) …/…[+]. Porozumienia o współpracy mogą być umowami szczegółowymi lub umowami ramowymi i mogą być zawierane przez jeden krajowy organ ds. bezpieczeństwa lub większą ich liczbę. Porozumienia o współpracy zawierają uszczegółowiony opis zadań i warunków tworzenia wymiernych wyników, terminy ich osiągania oraz rozdział opłat należnych od wnioskodawcy.

[+] Dz.U.: proszę wstawić numer rozporządzenia w dokumencie 2013/0014 (COD).

2. Porozumienia o współpracy mogą także zawierać szczegółowe ustalenia dotyczące współpracy w przypadku sieci wymagających szczególnej fachowości ze względów geograficznych lub historycznych, z uwzględnieniem redukcji kosztów i obciążeń administracyjnych ponoszonych przez wnioskodawcę. W przypadku gdy sieci takie są odizolowane od reszty systemu kolejowego Unii, takie szczegółowe porozumienia o współpracy mogą obejmować możliwość zlecania zadań odpowiednim krajowym organom ds. bezpieczeństwa, jeżeli jest to konieczne w celu zapewnienia sprawnego i proporcjonalnego przydziału zasobów w zakresie certyfikacji. Te porozumienia o współpracy są zawierane, zanim Agencja podejmie zadania związane z przydzielaniem certyfikatów zgodnie z art. 31 ust. 3.

3. W przypadku państw członkowskich, w których prześwit toru sieci kolejowej jest różny od prześwitu toru głównej sieci kolejowej na terenie Unii i gdy takie sieci mają takie same wymogi techniczne i operacyjne, co sąsiadujące państwa trzecie, oprócz porozumień o współpracy, o których mowa w ust. 2, wszystkie zainteresowane krajowe organy ds. bezpieczeństwa tych państw członkowskich zawierają z Agencją wielostronną umowę z myślą o określeniu – w stosownych przypadkach – warunków ułatwienia rozszerzenia obszaru działalności w przypadku certyfikatów bezpieczeństwa wydanych w danych państwach członkowskich.

Artykuł 12

Autoryzacja zarządców infrastruktury w zakresie bezpieczeństwa

1. W celu dopuszczenia do zarządzania infrastrukturą kolejową i eksploatowania jej, zarządca infrastruktury uzyskuje autoryzację w zakresie bezpieczeństwa od krajowego organu ds. bezpieczeństwa w państwie członkowskim, w którym zlokalizowana jest infrastruktura kolejowa.

   Autoryzacja w zakresie bezpieczeństwa obejmuje autoryzację potwierdzającą zaakceptowanie systemu zarządzania bezpieczeństwem wprowadzonego przez zarządcę infrastruktury zgodnie z art. 9, który obejmuje procedury i postanowienia spełniające wymogi niezbędne do bezpiecznego projektowania, utrzymania i eksploatacji infrastruktury kolejowej, w tym, w stosownych przypadkach, do utrzymania i eksploatacji systemu sterowania ruchem kolejowym i sygnalizacji.

   Krajowy organ ds. bezpieczeństwa wyjaśnia wymogi autoryzacji w zakresie bezpieczeństwa i określa, jakie dokumenty są wymagane, w stosownych przypadkach w formie dokumentu zawierającego wytyczne dotyczące wniosków.

2. Autoryzacja w zakresie bezpieczeństwa jest ważna pięć lat i może być odnawiana na wniosek zarządcy infrastruktury. Jest ona aktualizowana w całości lub częściowo w każdym przypadku dokonania istotnych zmian w podsystemach infrastruktury, sygnalizacji lub zasilania energią lub w zasadach ich eksploatacji i utrzymywania. Zarządca infrastruktury informuje krajowy organ ds. bezpieczeństwa o wszystkich takich zmianach bez zbędnej zwłoki.

   Po każdej zasadniczej zmianie ram regulacyjnych dotyczących bezpieczeństwa krajowy organ ds. bezpieczeństwa może wymagać zmiany autoryzacji w zakresie bezpieczeństwa.

3. Krajowy organ ds. bezpieczeństwa podejmuje decyzję w sprawie wniosku o autoryzację w zakresie bezpieczeństwa bezzwłocznie, a najpóźniej cztery miesiące po uzyskaniu od wnioskodawcy wszelkich wymaganych informacji i wszelkich informacji uzupełniających, o które wystąpił.

4. Krajowy organ ds. bezpieczeństwa informuje Agencję niezwłocznie, a w każdym razie w terminie dwóch tygodni o wydanych, odnowionych, zmienionych lub cofniętych autoryzacjach w zakresie bezpieczeństwa. Zawiadomienie określa nazwę i adres zarządcy infrastruktury, datę wydania, zakres i okres ważności autoryzacji w zakresie bezpieczeństwa, a w przypadku cofnięcia – przyczyny takiej decyzji.

5. W przypadku infrastruktury transgranicznej właściwe krajowe organy ds. bezpieczeństwa współpracują w zakresie wydawania autoryzacji w zakresie bezpieczeństwa.

Artykuł 13

Dostęp do zaplecza szkoleniowego

1. Państwa członkowskie zapewniają przedsiębiorstwom kolejowym oraz zarządcom infrastruktury i ich pracownikom realizującym zadania krytyczne dla bezpieczeństwa sprawiedliwy i niedyskryminujący dostęp do zaplecza szkoleniowego dla maszynistów i załóg pociągów, jeżeli szkolenie takie jest konieczne do świadczenia usług w ich sieci.

   Usługi szkoleniowe obejmują szkolenie w zakresie niezbędnej znajomości trasy, zasad i procedur działania, systemu sygnalizacji i sterowania ruchem oraz procedur awaryjnych stosowanych na obsługiwanych trasach.

   Jeżeli usługi szkoleniowe nie obejmują egzaminów i wydawania certyfikatów, państwa członkowskie zapewniają pracownikom przedsiębiorstw kolejowych i zarządcom infrastruktury dostęp do takich certyfikatów.

   Krajowy organ ds. bezpieczeństwa dopilnowuje, by usługi szkoleniowe spełniały wymogi zawarte w, odpowiednio, dyrektywie 2007/59/WE, TSI lub krajowych przepisach, o których mowa w art. 8 ust. 3 lit. e).

2. Jeżeli zaplecze szkoleniowe jest dostępne tylko za pośrednictwem usług jednego przedsiębiorstwa kolejowego lub zarządcy infrastruktury, państwa członkowskie zapewniają innym przedsiębiorstwom kolejowym dostęp do nich za rozsądną i niedyskryminującą odpłatnością opartą na kosztach, która może obejmować marżę zysku.

3. Podczas rekrutacji nowych maszynistów, personelu pokładowego oraz personelu wykonującego zadania krytyczne dla bezpieczeństwa przedsiębiorstwa kolejowe mogą wziąć pod uwagę wszystkie szkolenia, kwalifikacje i doświadczenie zdobyte wcześniej w innym przedsiębiorstwie kolejowym. W tym celu tacy członkowie personelu są uprawnieni do dostępu do wszelkich dokumentów potwierdzających ich szkolenie, kwalifikacje i doświadczenie, uzyskania ich kopii i przedstawiania tych dokumentów.

4. Przedsiębiorstwa kolejowe i zarządcy infrastruktury są odpowiedzialni za poziom wyszkolenia i kwalifikacji swojego personelu wykonującego pracę krytyczną dla bezpieczeństwa.

Artykuł 14

Utrzymanie pojazdów

1. Każdemu pojazdowi przed rozpoczęciem jego użytkowania w sieci przypisuje się podmiot odpowiedzialny za utrzymanie; podmiot ten jest rejestrowany w rejestrze pojazdów zgodnie z art. 47 dyrektywy (UE) …/…[+].

[+] Dz.U.: proszę wstawić numer dyrektywy w dokumencie 2013/0015 (COD).

2. Bez uszczerbku dla przewidzianej w art. 4 odpowiedzialności przedsiębiorstw kolejowych i zarządców infrastruktury za bezpieczną eksploatację pociągu, podmiot odpowiedzialny za utrzymanie zapewnia, aby pojazdy, za których utrzymanie jest odpowiedzialny, były – dzięki systemowi utrzymania – w stanie poruszać się w bezpieczny sposób. W tym celu podmiot odpowiedzialny za utrzymanie ustanawia dla tych pojazdów system utrzymania i dzięki temu systemowi::

a) zapewnia, aby pojazdy utrzymywane były zgodnie z dokumentacją dotyczącą utrzymania każdego pojazdu oraz obowiązującymi wymogami, w tym zasadami dotyczącymi utrzymania i odpowiednimi przepisami TSI;

b) wdraża niezbędne środki wyceny i oceny ryzyka, ustanowione w CSM, o których mowa w art. 6 ust. 1 lit. a), w odpowiednich przypadkach we współpracy z innymi podmiotami;

c) zapewnia, by ich wykonawcy wdrażali środki kontroli ryzyka poprzez stosowanie CSM dotyczących monitorowania, o którym mowa w art. 6 ust. 1 lit. c), oraz by powyższe zawarte było w umowach, które są ujawniane na wniosek Agencji lub krajowego organu ds. bezpieczeństwa;

d) zapewnia identyfikowalność działań dotyczących utrzymania.

3. System utrzymania obejmuje następujące funkcje:

a) funkcję zarządzania, by nadzorować i koordynować funkcje utrzymania, o których mowa w lit. b)–d), i aby zapewniać bezpieczeństwo pojazdu w systemie kolei;

b) funkcję rozwoju utrzymania, by zarządzać dokumentacją utrzymania, w tym zarządzać konfiguracją, w oparciu o dane projektowe i operacyjne oraz w oparciu o wyniki i korzyści z doświadczenia;

c) funkcję zarządzania utrzymaniem taboru, by zarządzać wycofaniem pojazdu do celów utrzymania i jego przywróceniem do eksploatacji po zakończeniu utrzymania;

d) funkcję przeprowadzania utrzymania, by przeprowadzać wymagane utrzymanie techniczne pojazdu lub jego części, włącznie z dokumentacją dotyczącą dopuszczenia do eksploatacji.

Podmiot odpowiedzialny za utrzymanie wykonuje funkcję zarządzania samodzielnie, może natomiast zlecać innym kontrahentom, takim jak warsztaty utrzymaniowe, funkcje utrzymania określone w lit. b)–d) lub ich część.

Podmiot odpowiedzialny za utrzymanie zapewnia, aby wszystkie funkcje określone w lit. a)-d) były zgodne z wymogami i kryteriami oceny przedstawionymi w załączniku III.

Warsztaty utrzymaniowe stosują właściwe sekcje załącznika III, jak określono w aktach wykonawczych przyjętych zgodnie z ust. 8 lit. a), odpowiadające funkcjom i działaniom, które mają zostać certyfikowane.

4. W przypadku wagonów towarowych, i po przyjęciu aktów wykonawczych, o których mowa w ust. 8 lit. b), w przypadku innych pojazdów, każdy podmiot odpowiedzialny za utrzymanie jest certyfikowany przez organ akredytowany lub uznany lub przez krajowy organ ds. bezpieczeństwa, i otrzymuje certyfikat podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie zgodnie z następującymi warunkami:

   a) procedury akredytacji i uznawania procesów certyfikacji opierają się na kryteriach niezależności, kompetencji i bezstronności;

b) system certyfikacji zapewnia dowody, że podmiot odpowiedzialny za utrzymanie ustanowił system utrzymania, by zapewnić w przypadku każdego pojazdu, za którego utrzymanie jest odpowiedzialny, stan umożliwiający bezpieczną eksploatację;

c) certyfikacja podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie jest oparta na ocenie zdolności tego podmiotu do spełnienia właściwych wymogów i kryteriów oceny przedstawionych w załączniku III i do spójnego ich stosowania. Powinna obejmować system nadzoru, by zapewnić ciągłą zgodność z tymi wymogami i kryteriami oceny po przyznaniu certyfikatu podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie:

d) certyfikacja warsztatów utrzymaniowych jest oparta na zgodności z właściwymi sekcjami załącznika III stosowanymi do odpowiednich funkcji i działań, które mają zostać certyfikowane.

Jeżeli podmiotem odpowiedzialnym za utrzymanie jest przedsiębiorstwo kolejowe lub zarządca infrastruktury, zgodność z warunkami określonymi w akapicie pierwszym może być stwierdzana przez krajowy organ ds. bezpieczeństwa zgodnie z procedurami, o których mowa w art. 10 lub 12, i może być potwierdzana w certyfikatach wydawanych zgodnie z tymi procedurami.

5. Certyfikaty wydane zgodnie z ust. 4 są ważne na terytorium całej Unii.

6. Na podstawie zalecenia Agencji Komisja przyjmuje, w drodze aktów wykonawczych, szczegółowe przepisy dotyczące określonych w ust. 4 akapit pierwszy warunków certyfikacji podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie wagonów towarowych, w tym wymogów przedstawionych w załączniku III, zgodnie z odpowiednimi CSM i TSI, oraz – w razie potrzeby – zmienia takie przepisy.

   Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 28 ust. 3.

   System certyfikacji mający zastosowanie do wagonów towarowych, przyjęty rozporządzeniem Komisji (UE) nr 445/2011[1], stosuje się nadal do momentu rozpoczęcia stosowania aktu wykonawczego, o którym mowa w niniejszym ustępie.

7. Do … [*] Agencja przeprowadza ocenę systemu certyfikacji podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie wagonów towarowych, rozważa korzyści z rozszerzenia tego systemu na wszystkie pojazdy i obowiązkową certyfikację warsztatów utrzymaniowych oraz przedstawia Komisji sprawozdanie.

---

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

[*] Dz.U.: proszę wstawić datę: dwa lata od daty wejścia w życie niniejszej dyrektywy.

8. Na podstawie oceny przeprowadzonej przez Agencję zgodnie z ust. 7 Komisja, w drodze aktów wykonawczych, przyjmuje – w stosownych przypadkach – i w razie potrzeby zmienia szczegółowe przepisy określające, które z wymogów przedstawionych w załączniku III mają zastosowanie na potrzeby:

a) funkcji utrzymania pełnionych przez warsztaty utrzymaniowe, w tym szczegółowe przepisy zapewniające jednolite wdrożenie certyfikacji warsztatów utrzymaniowych, zgodnie z odpowiednimi CSM i TSI;

b) certyfikacji podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie pojazdów innych niż wagony towarowe, na podstawie technicznej charakterystyki takich pojazdów, w tym szczegółowe przepisy zapewniające jednolite wdrożenie warunków certyfikacji przez podmioty odpowiedziale za utrzymanie pojazdów innych niż wagony towarowe, zgodnie z odpowiednimi CSM i TSI.

Te akty wykonawcze są przyjmowane zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 28 ust. 3.

Artykuł 15

Odstępstwa od systemu certyfikacji podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie

1. Państwa członkowskie mogą spełnić obowiązki związane z określeniem podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie za pomocą środków alternatywnych w stosunku do systemu utrzymania ustanowionego w art. 14 w następujących przypadkach:

   a) pojazdy zarejestrowane w państwie trzecim i utrzymywane zgodnie z prawem tego państwa;

   b) pojazdy używane w ramach sieci lub linii, których prześwit toru różni się od prześwitu toru głównej sieci kolejowej w Unii i w przypadku których spełnienie wymogów określonych w art. 14 ust. 2 zapewniane jest na mocy międzynarodowych porozumień z państwami trzecimi;

   c) wagony towarowe i wagony pasażerskie użytkowane wspólnie z państwami trzecimi, w których prześwit toru różni się od prześwitu toru głównej sieci kolejowej w Unii;

   d) pojazdy używane w ramach sieci, o których mowa w art. 2 ust. 3, oraz sprzęt wojskowy i sprzęt służący do transportu specjalnego, wymagającego specjalnego zezwolenia krajowego organu ds. bezpieczeństwa wydanego przed rozpoczęciem ich używania. W tym przypadku odstępstwa udzielane są na okres nie dłuższy niż pięć lat.

2. Środki alternatywne, o których mowa w ust. 1, wdrażane są poprzez odstępstwa udzielane przez odpowiedni krajowy organ ds. bezpieczeństwa lub Agencję:

a) przy rejestrowaniu pojazdów zgodnie z przepisami art. 47 dyrektywy (UE) …/…[+] w zakresie określania podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie;

b) przy wydawaniu jednolitych certyfikatów bezpieczeństwa i autoryzacji w zakresie bezpieczeństwa przedsiębiorstwom kolejowym i zarządcom infrastruktury zgodnie z przepisami art. 10 i 12 niniejszej dyrektywy w zakresie określania podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie lub ich certyfikacji.

3. Odstępstwa są określane i uzasadniane w rocznym sprawozdaniu dotyczącym bezpieczeństwa, o którym mowa w art. 19. Jeżeli wydaje się, że w systemie kolei Unii podejmowane jest nieuzasadnione ryzyko w zakresie bezpieczeństwa, Agencja bezzwłocznie informuje o tym fakcie Komisję. Komisja kontaktuje się z zainteresowanymi stronami oraz, w razie potrzeby, zwraca się do danego państwa członkowskiego o wycofanie decyzji o odstępstwie.

[+] Dz.U.: proszę wstawić numer dyrektywy w dokumencie 2013/0015 (COD).

ROZDZIAŁ IV
KRAJOWE ORGANY DS. BEZPIECZEŃSTWA

Artykuł 16

Zadania

1. Każde państwo członkowskie ustanawia krajowy organ ds. bezpieczeństwa. Państwa członkowskie zapewniają, by krajowy organ ds. bezpieczeństwa dysponował konieczną wewnętrzną i zewnętrzną zdolnością organizacyjną w zakresie zasobów ludzkich i materialnych. Taki organ jest niezależny pod względem organizacyjnym, prawnym i decyzyjnym od jakiegokolwiek przedsiębiorstwa kolejowego, zarządcy infrastruktury, wnioskodawcy lub podmiotu zamawiającego oraz podmiotu udzielającego zamówień na usługi publiczne. Z zastrzeżeniem zachowania takiej niezależności instytucją tą może być departament w krajowym ministerstwie odpowiedzialnym za sprawy transportu.

2. Krajowemu organowi ds. bezpieczeństwa powierza się przynajmniej następujące zadania:

   a) zezwalanie na dopuszczenie do eksploatacji podsystemów „sterowanie – urządzenia przytorowe", „energia" i „infrastruktura" składających się na system kolei Unii zgodnie z art. 18 ust. 2 dyrektywy (UE) …/…[+];

   b) wydawanie, odnawianie, zmiana i cofanie zezwoleń na wprowadzenie pojazdu do obrotu zgodnie z art. 21 ust. 8 dyrektywy (UE) …/…[+];

[+] Dz.U.: proszę wstawić numer dyrektywy w dokumencie 2013/0015 (COD).

c) wspieranie Agencji w wydawaniu, odnawianiu, zmianie i cofaniu zezwoleń na wprowadzenie pojazdu do obrotu zgodnie z art. 21 ust. 5 dyrektywy (UE) …/…[+] oraz zezwoleń na wprowadzenie typów pojazdów do obrotu zgodnie z art. 24 dyrektywy (UE) …/…[+];

d) kontrolowanie na swoim terytorium zgodności składników interoperacyjności z zasadniczymi wymaganiami zgodnie z art. 8 dyrektywy (UE) …/…[+];

e) zapewnianie przypisywania numerów pojazdów zgodnie z art. 46 dyrektywy (UE) …/…[+] i bez uszczerbku dla art. 47 ust. 4 tej dyrektywy;

f) wspieranie Agencji w wydawaniu, odnawianiu, zmianie i cofaniu jednolitych certyfikatów bezpieczeństwa przyznawanych zgodnie z art. 10 ust. 5;

g) wydawanie, odnawianie, zmiana i cofanie jednolitych certyfikatów bezpieczeństwa przyznawanych zgodnie z art. 10 ust. 8;

h) wydawanie, odnawianie, zmiana i cofanie autoryzacji w zakresie bezpieczeństwa przyznawanych zgodnie z art. 12;

[+] Dz.U.: proszę wstawić numer dyrektywy w dokumencie 2013/0015 (COD).

i) monitorowanie, promowanie oraz, w stosownych przypadkach, egzekwowanie i aktualizacja regulacji dotyczących bezpieczeństwa, w tym systemu przepisów krajowych;

j) nadzorowanie przedsiębiorstw kolejowych i zarządców infrastruktury zgodnie z art. 17;

k) w odpowiednich przypadkach, i w zgodzie z przepisami krajowymi, wydawanie, odnawianie, zmiana i cofanie licencji maszynisty zgodnie z dyrektywą 2007/59/WE;

l) w odpowiednich przypadkach, i w zgodzie z przepisami krajowymi, wydawanie, odnawianie, zmiana i cofanie certyfikatów wydanych podmiotom odpowiedzialnym za utrzymanie.

3. Zadania, o których mowa w ust. 2, nie mogą być przekazane lub zlecone zarządcy infrastruktury, przedsiębiorstwu kolejowemu ani podmiotowi zamawiającemu.

Artykuł 17

Nadzór

1. Krajowe organy ds. bezpieczeństwa nadzorują stałe przestrzeganie prawnego obowiązku spoczywającego na przedsiębiorstwach kolejowych lub zarządcach infrastruktury do stosowania systemu zarządzania bezpieczeństwem, o którym mowa w art. 9.

W tym celu krajowe organy ds. bezpieczeństwa stosują zasady określone w stosownej CSM, o której mowa w art. 6 ust. 1 lit. c), zapewniając, by działania w zakresie nadzoru obejmowały w szczególności sprawdzanie stosowania przez przedsiębiorstwa kolejowe i zarządców infrastruktury:

a) systemu zarządzania bezpieczeństwem, aby monitorować jego skuteczność;

b) indywidualnych lub częściowych elementów systemu zarządzania bezpieczeństwem, w tym czynności operacyjnych, dostarczania usług utrzymania i materiałów oraz zatrudniania wykonawców, aby monitorować ich skuteczność; oraz

c) stosownych CSM, o których mowa w art. 6. Działania nadzorcze dotyczące tego punktu mają również w odpowiednich przypadkach zastosowanie do podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie.

2. Przedsiębiorstwa kolejowe informują właściwe krajowe organy ds. bezpieczeństwa z co najmniej dwumiesięcznym wyprzedzeniem o każdej nowej operacji transportu kolejowego, aby umożliwić tym organom zaplanowanie działań nadzorczych. Przedsiębiorstwa kolejowe informują również o podziale na kategorie pracowników i typy pojazdów.

3. Posiadacz jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa bezzwłocznie informuje właściwe krajowe organy ds. bezpieczeństwa o wszelkich istotnych zmianach informacji, o których mowa w ust. 2.

4. Monitorowanie zgodności z mającymi zastosowanie przepisami dotyczącymi czasu pracy, jazdy i odpoczynku maszynistów jest zapewniane przez właściwe organy wyznaczone przez państwa członkowskie. Jeżeli monitorowanie zgodności nie jest wykonywane przez krajowe organy ds. bezpieczeństwa, właściwe organy współpracują z krajowymi organami ds. bezpieczeństwa, by umożliwić krajowym organom ds. bezpieczeństwa wypełnianie ich roli w zakresie nadzoru nad bezpieczeństwem kolei.

5. W przypadku gdy krajowy organ ds. bezpieczeństwa uzna, że posiadacz jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa przestał spełniać warunki certyfikacji, wówczas zwraca się do Agencji o ograniczenie lub cofnięcie tego certyfikatu. Agencja niezwłocznie informuje wszystkie właściwe krajowe organy ds. bezpieczeństwa. Agencja może ograniczyć lub cofnąć jednolity certyfikat bezpieczeństwa, podając przyczyny tej decyzji.

W przypadku rozbieżności zdań między Agencją a krajowym organem ds. bezpieczeństwa zastosowanie ma procedura arbitrażowa wskazana w art. 10 ust. 7. Jeżeli w wyniku takiej procedury arbitrażowej jednolity certyfikat bezpieczeństwa nie jest ani ograniczony ani cofnięty, tymczasowe środki bezpieczeństwa, o których mowa w ust. 6 niniejszego artykułu, zostają zawieszone.

W przypadku gdy krajowy organ ds. bezpieczeństwa sam wydał jednolity certyfikat bezpieczeństwa zgodnie z art. 10 ust. 8, może on ograniczyć lub cofnąć certyfikat, podając uzasadnienie tej decyzji, i informuje Agencję.

Posiadacz jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa, którego certyfikat został ograniczony lub cofnięty przez Agencję lub przez krajowy organ ds. bezpieczeństwa, ma prawo odwołania się zgodnie z art. 10 ust. 12.

6. Jeżeli podczas działań nadzorczych krajowy organ ds. bezpieczeństwa stwierdzi poważne zagrożenie dla bezpieczeństwa, może w dowolnym momencie zastosować tymczasowe środki bezpieczeństwa, obejmujące m.in. bezzwłocznie ograniczenie lub zawieszenie właściwych działań. Jeżeli jednolity certyfikat bezpieczeństwa został wydany przez Agencję, krajowy organ ds. bezpieczeństwa bezzwłocznie informuje o tym Agencję i przedstawia materiały dowodowe na poparcie swojej decyzji.

Jeżeli Agencja stwierdzi, że posiadacz jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa nie spełnia już warunków certyfikacji, bezzwłocznie ogranicza lub cofa certyfikat.

Jeżeli Agencja stwierdzi, że środki zastosowane przez krajowy organ ds. bezpieczeństwa są nieproporcjonalne do sytuacji, może zwrócić się do tego organu o ich wycofanie lub o dostosowanie ich do sytuacji. Agencja i krajowy organ ds. bezpieczeństwa współpracują ze sobą, aby wypracować rozwiązanie możliwe do zaakceptowania przez obie strony. W razie potrzeby w procesie tym uczestniczy również przedsiębiorstwo kolejowe. Jeżeli procedura ta nie doprowadzi do rozwiązania, decyzja krajowego organu ds. bezpieczeństwa dotycząca zastosowania środków tymczasowych pozostaje w mocy.

Decyzja krajowego organu ds. bezpieczeństwa dotycząca tymczasowych środków bezpieczeństwa podlega krajowej kontroli sądowej, o której mowa w art. 18 ust. 3. W takim przypadku tymczasowe środki bezpieczeństwa mogą być stosowane do końca kontroli sądowej, bez uszczerbku dla ust. 5.

Jeżeli okres obowiązywania środka tymczasowego przekracza trzy miesiące, krajowy organ ds. bezpieczeństwa zwraca się do Agencji o ograniczenie lub cofnięcie jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa; zastosowanie ma procedura przewidziana w ust. 5.

7. Krajowy organ ds. bezpieczeństwa nadzoruje, czy podsystemy „sterowanie – urządzenia przytorowe", „energia" i „infrastruktura" są zgodne z zasadniczymi wymaganiami, i zapewnia taką zgodność. W przypadku infrastruktury transgranicznej będzie wykonywał działania nadzorcze we współpracy z innymi właściwymi krajowymi organami ds. bezpieczeństwa. Jeśli krajowy organ ds. bezpieczeństwa uzna, że zarządca infrastruktury nie spełnia już warunków koniecznych do autoryzacji w zakresie bezpieczeństwa, to ogranicza lub cofa autoryzację, podając przyczyny swojej decyzji.

8. Nadzorując skuteczność systemów zarządzania bezpieczeństwem wdrożonych przez zarządców infrastruktury i przedsiębiorstwa kolejowe, krajowe organy ds. bezpieczeństwa mogą wziąć pod uwagę wyniki podmiotów w dziedzinie bezpieczeństwa, zgodnie z art. 4 ust. 4 niniejszej dyrektywy, oraz, w odpowiednich przypadkach, ośrodków szkoleniowych, o których mowa w dyrektywie 2007/59/WE, w zakresie, w jakim ich działania mają wpływ na bezpieczeństwo kolei. Niniejszy ustęp ma zastosowanie bez uszczerbku dla obowiązków przedsiębiorstw kolejowych i zarządców infrastruktury, o których mowa w art. 4 ust. 3 niniejszej dyrektywy.

9. Krajowe organy ds. bezpieczeństwa państw członkowskich, w których działa przedsiębiorstwo kolejowe, współpracują w zakresie koordynowania swoich działań nadzorczych dotyczących przedsiębiorstwa kolejowego, aby zapewnić wymianę wszystkich kluczowych informacji dotyczących konkretnych przedsiębiorstw kolejowych, w szczególności w odniesieniu do znanych ryzyk i ich osiągów w dziedzinie bezpieczeństwa. Krajowy organ ds. bezpieczeństwa wymienia również informacje z innymi właściwymi organami ds. bezpieczeństwa i Agencją, jeżeli stwierdzi, że dane przedsiębiorstwo kolejowe nie podejmuje niezbędnych środków kontroli ryzyka.

   Współpraca ta zapewnia wystarczający zakres nadzoru i wyeliminowanie nakładania się inspekcji i audytów. Krajowe organy ds. bezpieczeństwa mogą wypracować wspólny plan nadzoru, aby zapewnić okresowe przeprowadzanie audytów i innych inspekcji, z uwzględnieniem rodzaju i zakresu działalności w każdym państwie członkowskim, którego to dotyczy.

   Agencja wspomaga takie działania koordynacyjne poprzez opracowywanie wytycznych.

10. Każdy krajowy organ ds. bezpieczeństwa może skierować ostrzeżenie do zarządców infrastruktury i przedsiębiorstw kolejowych, w przypadku gdy nie przestrzegają oni swoich obowiązków określonych w ust. 1.

11. Krajowe organ ds. bezpieczeństwa wykorzystują informacje zgromadzone przez Agencję podczas oceny dokumentacji, o której mowa w art. 10 ust. 5 lit. a), do celów nadzoru przedsiębiorstwa kolejowego po wydaniu jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa. Wykorzystują one informacje zgromadzone podczas procedury udzielania autoryzacji w zakresie bezpieczeństwa zgodnie z art. 12 do celów nadzoru nad zarządcą infrastruktury.

12. Do celów odnawiania jednolitych certyfikatów bezpieczeństwa Agencja lub właściwe krajowe organy ds. bezpieczeństwa w przypadku certyfikatu bezpieczeństwa wydanego zgodnie z art. 10 ust. 8 wykorzystują informacje zgromadzone podczas działań nadzorczych. Do celów odnawiania autoryzacji w zakresie bezpieczeństwa krajowy organ ds. bezpieczeństwa wykorzystuje również informacje zgromadzone podczas swoich działań nadzorczych.

13. Agencja i krajowe organy ds. bezpieczeństwa dokonują ustaleń niezbędnych do koordynowania i zapewniania pełnej wymiany informacji, o których mowa w ust. 10, 11 i 12.

Artykuł 18

Zasady podejmowania decyzji

1. Agencja, rozpatrując wnioski dotyczące jednolitych certyfikatów bezpieczeństwa, zgodnie z art. 10 ust. 1, oraz krajowe organy ds. bezpieczeństwa wykonują swoje zadania w sposób otwarty, niedyskryminujący i przejrzysty. W szczególności zapewniają one wszystkim zainteresowanym stronom możliwość wypowiedzenia się oraz przedstawiają uzasadnienie swoich decyzji.

   Natychmiast odpowiadają one na wnioski i zapytania oraz bezzwłocznie zgłaszają swoje prośby o informacje oraz podejmują swoje decyzje w ciągu czterech miesięcy po dostarczeniu przez wnioskodawcę wszystkich potrzebnych informacji. Jeśli chodzi o wykonywanie zadań, o których mowa w art. 16, w każdej chwili mogą zażądać pomocy technicznej od zarządców infrastruktury i przedsiębiorstw kolejowych lub innych kompetentnych podmiotów.

   W procesie rozwijania krajowych ram regulacyjnych krajowy organ ds. bezpieczeństwa konsultuje się ze wszystkimi podmiotami i zainteresowanymi stronami, w tym z zarządcami infrastruktury, przedsiębiorstwami kolejowymi, producentami, dostawcami usług utrzymania oraz przedstawicielami personelu i użytkowników.

2. Krajowe organy ds. bezpieczeństwa są uprawnione do prowadzenia wszelkich inspekcji, audytów i dochodzeń niezbędnych do wykonywania ich zadań i mają wolny dostęp do wszystkich niezbędnych dokumentów i pomieszczeń, instalacji i sprzętu zarządców infrastruktury i przedsiębiorstw kolejowych oraz, w razie konieczności, wszelkich podmiotów, o których mowa w art. 4. Agencja ma takie same prawa wobec przedsiębiorstw kolejowych, kiedy wykonuje swoje zadania certyfikacyjne zgodnie z art. 10 ust. 5.

3. Państwa członkowskie podejmują niezbędne kroki dla zapewnienia, by decyzje podejmowane przez krajowe organy ds. bezpieczeństwa podlegały kontroli sądowej.

4. Krajowe organy ds. bezpieczeństwa prowadzą aktywną wymianę poglądów i doświadczeń, w szczególności w ramach ustanowionej przez Agencję sieci w celu ujednolicenia ich kryteriów decyzyjnych w całej Unii.

Artykuł 19

Sprawozdanie roczne

Krajowe organy ds. bezpieczeństwa publikują sprawozdanie roczne dotyczące ich działań w poprzednim roku i przesyłają je do Agencji do dnia 30 września. Sprawozdanie to zawiera informacje o:

a) stanie bezpieczeństwa kolei, łącznie z agregacją CSI na szczeblu państwa członkowskiego, zgodnie z art. 5 ust. 1;

b) ważnych zmianach w prawodawstwie i uregulowaniach dotyczących bezpieczeństwa kolei;

c) stanie certyfikacji w zakresie bezpieczeństwa i autoryzacji w zakresie bezpieczeństwa;

d) wynikach i doświadczeniach związanych z nadzorowaniem zarządców infrastruktury i przedsiębiorstw kolejowych, w tym o liczbie i wynikach inspekcji i audytów;

e) odstępstwach, co do których decyzję podjęto zgodnie z art. 15; oraz

f) doświadczeniach przedsiębiorstw kolejowych i zarządców infrastruktury w stosowaniu odnośnych CSM.

ROZDZIAŁ V
DOCHODZENIE W SPRAWIE WYPADKÓW I INCYDENTÓW

Artykuł 20

Obowiązek przeprowadzania dochodzenia

1. Państwa członkowskie zapewniają, by dochodzenie było prowadzone przez organ dochodzeniowy, o którym mowa w art. 22, po każdym poważnym wypadku w systemie kolei Unii. Celem tego dochodzenia jest możliwa poprawa bezpieczeństwa kolei i zapobieganie wypadkom.

2. Organ dochodzeniowy, o którym mowa w art. 22, może także badać te wypadki i incydenty, które w nieznacznie zmienionych warunkach mogłyby prowadzić do poważnych wypadków, obejmujących zaprzestanie funkcjonowania podsystemów strukturalnych lub składników interoperacyjności systemu kolei Unii.

   Organ dochodzeniowy może zadecydować, czy wszcząć dochodzenie w sprawie takiego wypadku lub incydentu. Podejmując decyzję, powinien on wziąć pod uwagę:

   a) wagę wypadku lub incydentu;

   b) czy stanowi element serii wypadków lub incydentów istotnej dla systemu jako całości;

c) jego wpływ na bezpieczeństwo kolei; oraz

d) wnioski zarządców infrastruktury, przedsiębiorstw kolejowych, krajowego organu ds. bezpieczeństwa lub państw członkowskich.

3. Zakres dochodzenia i procedury, jakie należy podczas niego zastosować, ustala organ dochodzeniowy, biorąc pod uwagę art. 21 i 23 oraz w zależności od wiedzy, jaką zamierza uzyskać w drodze analizy wypadku lub incydentu w celu poprawy bezpieczeństwa.

4. Dochodzenie w żadnym przypadku nie obejmuje ustalania winy lub odpowiedzialności.

Artykuł 21

Status dochodzenia

1. Państwa członkowskie określają, w ramach swoich wewnętrznych systemów prawnych, taki status prawny dochodzenia, który umożliwia osobom prowadzącym dochodzenie wykonywanie zadań w sposób najbardziej efektywny i w najkrótszym czasie.

2. Zgodnie ze swoim prawodawstwem krajowym państwa członkowskie zapewniają pełną współpracę ze strony organów odpowiedzialnych za postępowanie sądowe oraz gwarantują, że osoby prowadzące dochodzenie uzyskają możliwie najszybciej dostęp do informacji i dowodów mających znaczenie dla dochodzenia. W szczególności zapewnia się im:

   a) bezzwłoczny dostęp do miejsca wypadku lub incydentu, jak też do uczestniczącego w nim taboru kolejowego, odpowiedniej infrastruktury oraz urządzeń sterowania ruchem i sygnalizacji;

   b) prawo do natychmiastowego spisania dowodów i nadzorowanego usunięcia wraków pojazdów, instalacji infrastruktury lub składników w celu ich badania lub analizy;

   c) nieograniczony dostęp do zawartości rejestratorów pokładowych i sprzętu do zapisu wiadomości słownych i operacji systemu sygnalizacji i sterowania ruchem oraz możliwość ich wykorzystania;

d) dostęp do wyników badań ciał ofiar;

e) dostęp do wyników przesłuchań personelu pociągu i innego personelu kolejowego zaangażowanego w wypadek lub incydent;

f) możliwość przesłuchania zaangażowanego w wypadek lub incydent personelu kolejowego i innych świadków; oraz

g) dostęp do każdej właściwej informacji lub zapisów przechowywanych przez zarządcę infrastruktury, przedsiębiorstwa kolejowe, podmioty odpowiedzialne za utrzymanie i krajowy organ ds. bezpieczeństwa.

3. Agencja współpracuje z organem dochodzeniowym, gdy dochodzenie dotyczy pojazdów dopuszczonych przez Agencję lub przedsiębiorstw kolejowych, którym Agencja wydała certyfikat. Jak najszybciej przedkłada ona organowi dochodzeniowemu wszystkie wymagane informacje lub zapisy i na jego wniosek przedstawia wyjaśnienia.

4. Dochodzenie jest prowadzone niezależnie od postępowania sądowego.

Artykuł 22

Organ dochodzeniowy

1. Każde państwo członkowskie zapewnia prowadzenie dochodzenia w sprawie wypadków i incydentów, o których mowa w art. 20, przez stały organ, złożony przynajmniej z jednej osoby prowadzącej dochodzenie, mogącej pełnić funkcję osoby nadzorującej dochodzenie w razie wypadku lub incydentu. Organ ten jest niezależny pod względem organizacyjnym, prawnym i decyzyjnym od zarządców infrastruktury, przedsiębiorstw kolejowych, podmiotu pobierającego opłaty, podmiotu przydzielającego przepustowość infrastruktury i jednostki oceniającej zgodność oraz od wszystkich stron, których interesy mogłyby być sprzeczne z zadaniami powierzonymi organowi dochodzeniowemu. Ponadto jest on funkcjonalnie niezależny od krajowego organu ds. bezpieczeństwa, od Agencji i regulatorów kolejowych.

2. Organ dochodzeniowy wykonuje swoje zadania niezależnie od podmiotów, o których mowa w ust. 1, i umożliwia się mu pozyskanie odpowiednich zasobów do realizacji tych celów. Personel prowadzący dochodzenie uzyskuje status gwarantujący mu konieczną niezależność.

3. Państwa członkowskie zapewniają, by przedsiębiorstwa kolejowe, zarządcy infrastruktury oraz, w stosownych przypadkach, krajowy organ ds. bezpieczeństwa były zobowiązane do natychmiastowego zgłaszania wypadków i incydentów, o których mowa w art. 20, organowi dochodzeniowemu oraz do przekazywania wszelkich dostępnych informacji. W stosownych przypadkach takie zgłoszenie musi być uaktualniane, niezwłocznie gdy jakiekolwiek brakujące informacje stają się dostępne.

Organ dochodzeniowy bezzwłocznie, a w każdym przypadku nie później niż dwa miesiące po otrzymaniu zgłoszenia o wypadku lub incydencie, decyduje o tym, czy wszcząć dochodzenie.

4. Organ dochodzeniowy może łączyć swoje zadania w ramach niniejszej dyrektywy z zadaniami prowadzenia dochodzeń w sprawach innych zdarzeń niż wypadki i incydenty kolejowe, o ile takie inne dochodzenia nie zagrażają jego niezależności.

5. W razie konieczności i pod warunkiem że nie osłabia to niezależności organu dochodzeniowego, o której mowa w ust. 1, organ dochodzeniowy może zażądać pomocy od organów dochodzeniowych z innych państw członkowskich lub od Agencji, polegającej na dostarczeniu wiedzy eksperckiej lub na przeprowadzeniu technicznych badań, analiz i ocen.

6. Państwa członkowskie mogą powierzyć organowi dochodzeniowemu zadanie prowadzenia dochodzenia w sprawach wypadków i incydentów kolejowych, innych niż wymienione w art. 20.

7. Organy dochodzeniowe prowadzą aktywną wymianę poglądów i doświadczeń, mając na względzie rozwijanie wspólnych metod prowadzenia dochodzeń, wypracowanie wspólnych zasad dla realizacji zaleceń w zakresie bezpieczeństwa i dostosowanie się do postępu techniczno-naukowego.

Bez uszczerbku dla ust. 1 Agencja wspiera organy dochodzeniowe w wykonywaniu tych działań zgodnie z art. 38 ust. 2 rozporządzenia (UE) …/…[+].

Organy dochodzeniowe, przy wsparciu Agencji zgodnie z art. 38 ust. 2 rozporządzenia (UE) …/…[+], ustanawiają program wzajemnych ocen, przy czym wszystkie organy dochodzeniowe zachęca się do udziału w tym programie w celu monitorowania skuteczności i niezależności ich działań. Organy dochodzeniowe, przy wsparciu sekretariatu, o którym mowa w art. 38 ust. 2 rozporządzenia (UE) …/…[+], publikują:

a) wspólny program wzajemnych ocen i kryteria oceny; oraz

b) sprawozdanie roczne z realizacji programu, podkreślające silne punkty i proponujące usprawnienia.

Sprawozdania z wzajemnych ocen są dostarczane wszystkim organom dochodzeniowym i Agencji. Sprawozdania te mogą być publikowane.

[+] Dz.U.: proszę wstawić numer rozporządzenia zawartego w dokumencie 2013/0014 (COD).

Artykuł 23

Procedura dochodzenia

1. Wypadek lub incydent, o którym mowa w art. 20, jest badany przez organ dochodzeniowy państwa członkowskiego, na terenie którego się zdarzył. Jeżeli niemożliwe jest ustalenie, w którym państwie członkowskim zdarzył się wypadek, lub jeśli wydarzył się on na granicy między dwoma państwami członkowskimi lub blisko granicy, właściwe organy dochodzeniowe uzgadniają między sobą, który z nich ma poprowadzić dochodzenie, lub uzgadniają prowadzenie dochodzenia we wzajemnej współpracy. W pierwszym przypadku drugi organ dochodzeniowy ma prawo do udziału w dochodzeniu i do uzyskania jego pełnych wyników.

   Organy dochodzeniowe z innych państw członkowskich w stosownych przypadkach są zapraszane do uczestnictwa i uczestniczą w dochodzeniu, jeżeli:

   a) przedsiębiorstwo kolejowe mające siedzibę i licencjonowane w jednym z tych państw członkowskich bierze udział w wypadku lub incydencie; lub

   b) pojazd zarejestrowany lub utrzymywany w jednym z tych państw członkowskich bierze udział w wypadku lub incydencie.

Organom dochodzeniowym z zaproszonych państw członkowskich powierza się uprawnienia niezbędne do tego, by mogły one, o ile zostaną o to poproszone, pomóc w gromadzeniu materiału dowodowego dla organu dochodzeniowego innego państwa członkowskiego.

Organy dochodzeniowe z zaproszonych państw członkowskich uzyskują dostęp do informacji i materiału dowodowego niezbędnych do tego, by mogły one efektywnie uczestniczyć w dochodzeniu, przy należytym poszanowaniu krajowych przepisów dotyczących postępowania sądowego.

Niniejszy ustęp nie stanowi przeszkody dla państw członkowskich w uzgodnieniu, aby właściwe organy w innych okolicznościach prowadziły dochodzenia we wzajemnej współpracy.

2. Dla każdego wypadku lub incydentu organ dochodzeniowy dba o odpowiednie środki, obejmujące ekspercką wiedzę dotyczącą spraw technicznych i operacyjnych, niezbędną do prowadzenia dochodzenia. Wiedza ta może pochodzić od organu dochodzeniowego lub spoza niego, zależnie od rodzaju badanego wypadku lub incydentu.

3. Dochodzenie jest prowadzone w jak najbardziej otwarty sposób, pozwalający na wysłuchanie wszystkich stron oraz na udostępnienie im wyników. Właściwy zarządca infrastruktury, przedsiębiorstwo kolejowe, krajowy organ ds. bezpieczeństwa, Agencja, ofiary i ich rodziny, właściciele zniszczonego mienia, producenci, odnośne służby ratownicze oraz przedstawiciele pracowników i użytkowników mają możliwość przedstawiania istotnych informacji technicznych, aby poprawić jakość sprawozdania z dochodzenia. Organ dochodzeniowy uwzględnia również uzasadnione potrzeby ofiar i ich rodzin i informuje ich o postępach dochodzenia.

4. Organ dochodzeniowy doprowadza do końca swoje badania na miejscu wypadku w możliwie najkrótszym czasie, aby umożliwić zarządcy infrastruktury wznowienie działania infrastruktury i udostępnienie jej dla usług transportu kolejowego tak szybko, jak to możliwe.

Artykuł 24

Sprawozdania

1. Dochodzenie w sprawie wypadku lub incydentu, o którym mowa w art. 20, jest przedmiotem sprawozdań, w formie odpowiedniej dla rodzaju i wagi wypadku lub incydentu oraz wagi wyników dochodzenia. Sprawozdania odnoszą się do celów badania, o których mowa w art. 20 ust. 1, i zawierają, jeżeli to właściwe, zalecenia w zakresie bezpieczeństwa.

2. Organ dochodzeniowy publikuje swoje sprawozdanie końcowe możliwie szybko, zwykle nie później niż 12 miesięcy od daty zdarzenia. Jeżeli nie jest możliwe podanie do publicznej wiadomości sprawozdania końcowego w terminie 12 miesięcy, organ dochodzeniowy wydaje oświadczenie tymczasowe co najmniej w każdą rocznicę wypadku, informując o postępach w badaniu i o wszelkich kwestiach dotyczących bezpieczeństwa. Sprawozdanie, łącznie z zaleceniami w zakresie bezpieczeństwa, zostaje przedłożone właściwym stronom wymienionym w art. 23 ust. 3 oraz zainteresowanym organom i stronom w innych państwach członkowskich.

Uwzględniając doświadczenia zgromadzone przez organy dochodzeniowe, Komisja ustanawia, w drodze aktów wykonawczych, strukturę sprawozdań, której należy się trzymać jak najściślej w odniesieniu do sprawozdań z dochodzenia w sprawie wypadków i incydentów. Struktura sprawozdań obejmuje następujące elementy:

a) opis zdarzenia i jego tło;

b) zapis dochodzeń i przesłuchań, w tym tych dotyczących systemu zarządzania bezpieczeństwem, zastosowanych zasad i przepisów, funkcjonowania taboru kolejowego i instalacji technicznych, struktury organizacyjnej personelu, dokumentacji systemu operacyjnego oraz przeszłych zdarzeń o podobnym charakterze;

c) analizę i wnioski dotyczące przyczyn zdarzenia, łącznie z czynnikami, które się do niego przyczyniły, związanymi z:

(i) działaniami podejmowanymi przez zaangażowane osoby;

(ii) stanem taboru kolejowego lub instalacji technicznych;

(iii) umiejętnościami personelu, procedurami oraz utrzymaniem;

(iv) uwarunkowaniami ram regulacyjnych; oraz

(v) stosowaniem systemu zarządzania bezpieczeństwem.

Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 28 ust. 3.

3. Do dnia 30 września każdego roku organ dochodzeniowy publikuje sprawozdanie roczne opisujące dochodzenia z poprzedniego roku, wydane zalecenia w zakresie bezpieczeństwa oraz działania podjęte zgodnie z zaleceniami wydanymi uprzednio.

Artykuł 25

Informacje przekazywane Agencji

1. W ciągu siedmiu dni od podjęcia decyzji o rozpoczęciu dochodzenia organ dochodzeniowy informuje o tym Agencję. Informacja zawiera datę, godzinę i miejsce zdarzenia, jak również jego rodzaj i skutki, obejmujące ofiary śmiertelne, odniesione przez poszkodowanych rany i poniesione straty materialne.

2. Organ dochodzeniowy przesyła Agencji egzemplarz sprawozdania końcowego, o którym mowa w art. 24 ust. 2, i sprawozdania rocznego, o którym mowa w art. 24 ust. 3.

Artykuł 26

Zalecenia w zakresie bezpieczeństwa

1. Zalecenia w zakresie bezpieczeństwa wydane przez organ dochodzeniowy w żadnym wypadku nie zawierają domniemania winy lub odpowiedzialności za wypadek lub incydent.

2. Zalecenia są skierowane do krajowego organu ds. bezpieczeństwa oraz, jeżeli wymaga tego ich charakter, do Agencji i innych podmiotów lub organów w danym państwie członkowskim lub do innych państw członkowskich. Państwa członkowskie, ich krajowe organy ds. bezpieczeństwa i Agencja w granicach jej kompetencji podejmują niezbędne działania w celu zapewnienia, by zalecenia w zakresie bezpieczeństwa wydane przez organ dochodzeniowy zostały właściwie uwzględnione i, gdzie to właściwe, zrealizowane.

3. Agencja, krajowy organ ds. bezpieczeństwa i inne organy lub podmioty lub, o ile to właściwe, inne państwa członkowskie, do których skierowano zalecenia, przedstawiają okresowo organowi dochodzeniowemu sprawozdania zwrotne, o środkach podjętych bądź planowanych jako reakcja na dane zalecenie.

ROZDZIAŁ VI
PRZEPISY PRZEJŚCIOWE I KOŃCOWE

Artykuł 27

Wykonywanie przekazanych uprawnień

1. Powierzenie Komisji uprawnień do przyjęcia aktów delegowanych podlega warunkom określonym w niniejszym artykule.

2. Uprawnienia do przyjęcia aktów delegowanych, o których mowa w art. 6 ust. 6 i art. 7 ust. 6, powierza się Komisji na okres pięciu lat od dnia …*. Komisja sporządza sprawozdanie dotyczące przekazania uprawnień nie później niż dziewięć miesięcy przed końcem okresu pięciu lat. Przekazanie uprawnień jest automatycznie przedłużane na okresy o tej samej długości, chyba że Parlament Europejski lub Rada sprzeciwią się takiemu przedłużeniu nie później niż trzy miesiące przed końcem każdego okresu.

3. Szczególnie ważne jest, by przed przyjęciem tych aktów delegowanych Komisja działała zgodnie ze swoją zwyczajową praktyką i prowadziła konsultacje z ekspertami, w tym ekspertami z państw członkowskich.

* Dz.U.: proszę wstawić datę wejścia w życie niniejszej dyrektywy.

4. Przekazanie uprawnień, o którym mowa w art. 6 ust. 6 i art. 7 ust. 6, może zostać w dowolnym momencie odwołane przez Parlament Europejski lub przez Radę. Decyzja o odwołaniu kończy przekazanie określonych w niej uprawnień. Decyzja o odwołaniu staje się skuteczna od następnego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* lub w określonym w tej decyzji późniejszym terminie. Nie wpływa ona na ważność jakichkolwiek już obowiązujących aktów delegowanych.

5. Niezwłocznie po przyjęciu aktu delegowanego Komisja przekazuje go równocześnie Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.

6. Akt delegowany przyjęty na podstawie art. 6 ust. 6 i art. 7 ust. 6 wchodzi w życie tylko wówczas, gdy Parlament Europejski albo Rada nie wyraziły sprzeciwu w terminie dwóch miesięcy od przekazania tego aktu Parlamentowi Europejskiemu i Radzie lub gdy, przed upływem tego terminu, zarówno Parlament Europejski, jak i Rada poinformowały Komisję, że nie wniosą sprzeciwu. Termin ten przedłuża się o dwa miesiące z inicjatywy Parlamentu Europejskiego lub Rady.

Artykuł 28

Procedura komitetowa

1. Komisję wspomaga komitet, o którym mowa w art. 51 dyrektywy (UE) …/…[+]. Komitet ten jest komitetem w rozumieniu rozporządzenia (UE) nr 182/2011.

2. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 4 rozporządzenia (UE) nr 182/2011.

3. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 5 rozporządzenia (UE) nr 182/2011. Jeżeli Komitet nie wyda opinii, Komisja nie przyjmuje projektu aktu wykonawczego i zastosowanie ma art. 5 ust. 4 akapit trzeci rozporządzenia (UE) nr 182/2011.

Artykuł 29

Sprawozdanie i dalsze działania Unii

1. Komisja przedłoży Parlamentowi Europejskiemu i Radzie w terminie do ...[*], a następnie co pięć lat, sprawozdanie dotyczące wykonania niniejszej dyrektywy, w szczególności aby monitorować skuteczność środków służących wydawaniu jednolitych certyfikatów bezpieczeństwa.

   Do sprawozdania załącza się, w razie potrzeby, propozycje dalszych działań Unii.

[+] Dz.U.: proszę wstawić numer dyrektywy w dokumencie 2013/0015 (COD).
[*] Dz.U.: proszę wstawić datę: pięć lat po wejściu w życie niniejszej dyrektywy.

2. Agencja ocenia rozwój sytuacji w zakresie bezpieczeństwa, w tym sprawozdawczość dotyczącą zdarzeń. Dostarczy ona Komisji, do dnia …*, sprawozdanie zawierające, w stosownych przypadkach, usprawnienia, które należy wprowadzić do systemu. Komisja przyjmuje stosowne środki w oparciu o te zalecenia i w razie potrzeby proponuje zmiany w niniejszej dyrektywie.

3. Do ...** Komisja składa Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie z działań podjętych z myślą o osiągnięciu następujących celów:

a) zobowiązanie producentów do oznakowania kodem identyfikacyjnym elementów krytycznych dla bezpieczeństwa kursujących po europejskich sieciach kolejowych, zapewniające by kod identyfikacyjny wyraźnie identyfikował dany element, nazwę producenta oraz istotne dane produkcyjne;

b) pełna identyfikowalność elementów krytycznych dla bezpieczeństwa, identyfikowalność przeprowadzanych na nich działań w zakresie utrzymania oraz identyfikacja ich historii eksploatacji; oraz

c) identyfikacja wspólnych obowiązkowych zasad dotyczących utrzymania tych elementów.

* Dz.U.: proszę wstawić datę: osiem lat po wejściu w życie niniejszej dyrektywy.
** Dz.U.: proszę wstawić datę: 18 miesięcy po wejściu w życie niniejszej dyrektywy.

Artykuł 30

Sankcje

Państwa członkowskie ustanawiają przepisy dotyczące sankcji za naruszenie przepisów krajowych przyjętych w związku z niniejszą dyrektywą i podejmują wszelkie niezbędne działania w celu zapewnienia, by były one stosowane. Sankcje muszą być skuteczne, proporcjonalne, niedyskryminujące i odstraszające.

Państwa członkowskie informują Komisję o tych przepisach najpóźniej do dnia określonego w art. 33 ust. 1 oraz bezzwłocznie powiadamiają Komisję o jakichkolwiek późniejszych zmianach tych przepisów.

Artykuł 31

Przepisy przejściowe

1. Załącznik V do dyrektywy 2004/49/WE stosuje się do dnia rozpoczęcia stosowania aktów wykonawczych, o których mowa w art. 24 ust. 2 niniejszej dyrektywy.

2. Bez uszczerbku dla ust. 3 niniejszego artykułu przedsiębiorstwa kolejowe, które potrzebują certyfikatu między …* a …** podlegają dyrektywie 2004/49/WE. Takie certyfikaty bezpieczeństwa są ważne do dnia ich wygaśnięcia.

---

* Dz.U.: proszę wstawić datę wejścia w życie niniejszej dyrektywy.

** Dz.U.: proszę wstawić datę: trzy lata po dacie wejścia w życie niniejszej dyrektywy.

3. Agencja rozpoczyna wykonywanie zadań związanych z certyfikacją na mocy art. 10 w terminie do dnia …*** w odniesieniu do obszarów działalności w państwach członkowskich, które nie powiadomiły Agencji lub Komisji zgodnie z art. 33 ust. 2. Na zasadzie odstępstwa od art. 10 krajowe organy ds. bezpieczeństwa państw członkowskich, które powiadomiły Agencję i Komisję zgodnie z art. 33 ust. 2, mogą nadal wydawać certyfikaty zgodnie z dyrektywą 2004/49/WE do dnia …****.

Artykuł 32

Zalecenia i opinie wydawane przez Agencję

Na użytek stosowania niniejszej dyrektywy Agencja wydaje zalecenia i opinie zgodnie z art. 13 rozporządzenia (UE) …/…+. Te zalecenia i opinie mogą być uwzględniane przy przyjmowaniu przez Unię aktów prawnych na podstawie niniejszej dyrektywy.

*** Dz.U.: proszę wstawić datę: trzy lata po wejściu w życie niniejszej dyrektywy
**** Dz.U.: proszę wstawić datę: cztery lata po wejściu w życie niniejszej dyrektywy
+ Dz.U.: proszę wstawić numer rozporządzenia w dokumencie 2013/0014 (COD).

Artykuł 33

Transpozycja

1. Państwa członkowskie wprowadzają w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania artykułów 2, 3, 4, art. 8–11, art. 12 ust. 5, art. 15 ust. 3, art. 16–19, art. 21 ust. 2, art. 23 ust. 3 i 7, art. 24 ust. 2, art. 26 ust. 3 oraz załączników II i III do dnia …[*]. Niezwłocznie przekazują Komisji tekst tych przepisów.

2. Państwa członkowskie mogą przedłużyć okres transpozycji, o którym mowa w ust. 1, o rok. W tym celu do dnia ...[**] państwa członkowskie, które nie wprowadzą w życie przepisów ustawowych, wykonawczych i administracyjnych w okresie przejściowym, o którym mowa w ust. 1, powiadamiają o tym Agencję i Komisję oraz podają uzasadnienie takiego przedłużenia.

3. Przepisy przyjęte przez państwa członkowskie zawierają odniesienie do niniejszej dyrektywy lub odniesienie takie towarzyszy ich urzędowej publikacji. Przepisy te zawierają także wskazanie, że w istniejących przepisach ustawowych, wykonawczych i administracyjnych odniesienia do dyrektywy uchylonej niniejszą dyrektywą odczytuje się jako odniesienia do niniejszej dyrektywy. Metody dokonywania takiego odniesienia i formułowania takiego wskazania określane są przez państwa członkowskie.

---

[*] Dz.U.: proszę wstawić datę: trzy lata po dacie wejścia w życie niniejszej dyrektywy.

[**] Dz.U.: proszę wstawić datę: 30 miesięcy po dacie wejścia w życie niniejszej dyrektywy.

4. Obowiązek transpozycji i wdrożenia niniejszej dyrektywy nie ma zastosowania do Cypru i Malty, dopóki na ich terytoriach nie powstanie system kolei.

Niemniej w momencie gdy jakikolwiek podmiot publiczny lub prywatny złoży oficjalny wniosek o pozwolenie na budowę linii kolejowej w celu jej eksploatacji przez jedno lub więcej przedsiębiorstw kolejowych, zainteresowane państwo członkowskie wprowadza środki wdrażające niniejszą dyrektywę w terminie dwóch lat od otrzymania takiego wniosku.

Artykuł 34

Uchylenie

Dyrektywa 2004/49/WE, zmieniona dyrektywami wymienionymi w załączniku IV część A, traci moc od dnia ...*, bez uszczerbku dla zobowiązań państw członkowskich dotyczących terminów transpozycji do prawa krajowego i rozpoczęcia stosowania dyrektyw określonych w załączniku IV część B.

Odesłania do uchylonej dyrektywy odczytuje się jako odesłania do niniejszej dyrektywy zgodnie z tabelą korelacji w załączniku V.

* Dz.U.: proszę wstawić datę: cztery lata po wejściu w życie niniejszej dyrektywy.

Artykuł 35

Wejście w życie

Niniejsza dyrektywa wchodzi w życie dwudziestego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Artykuł 36

Adresaci

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do państw członkowskich.

Sporządzono w

W imieniu Parlamentu Europejskiego	*W imieniu Rady*
Przewodniczący	*Przewodniczący*

ZAŁĄCZNIK I

WSPÓLNE WSKAŹNIKI BEZPIECZEŃSTWA

Wspólne wskaźniki bezpieczeństwa (CSI) są przedmiotem corocznych sprawozdań krajowych organów ds. bezpieczeństwa

Jeżeli po przedstawieniu sprawozdania odkryto nowe fakty lub błędy, wskaźniki za jeden konkretny rok muszą być zmienione lub skorygowane przez krajowy organ ds. bezpieczeństwa przy pierwszej sposobności, najpóźniej w następnym sprawozdaniu rocznym.

Wspólne definicje CSI oraz wspólne metody obliczania skutków ekonomicznych wypadków zostały określone w dodatku.

1. Wskaźniki odnoszące się do wypadków

1.1 Całkowita i względna (w przeliczeniu na pociągokilometry) liczba poważnych wypadków w podziale na następujące rodzaje wypadków:

– kolizja pociągu z pojazdem szynowym,

– kolizja pociągu z obiektem wewnątrz skrajni,

– wykolejenie pociągu,

– wypadek na przejeździe kolejowym, łącznie z wypadkiem z udziałem pieszych na - przejeździe kolejowym, i dalszy podział na pięć rodzajów przejazdów kolejowych określonych w pkt 6.2,

– wypadek z udziałem osób i poruszającego się taboru kolejowego, z wyjątkiem samobójstw i prób samobójczych,

– pożary taboru kolejowego,

– inne.

Każdy znaczący wypadek jest zgłaszany zgodnie z rodzajem pierwotnego wypadku, nawet jeżeli skutki wtórnego wypadku są poważniejsze (np. pożar po wykolejeniu się pociągu).

1.2 Całkowita i względna (w przeliczeniu na pociągokilometry) liczba osób poważnie rannych i ofiar śmiertelnych, według rodzaju wypadku, w podziale na następujące kategorie:

– pasażer (również w przeliczeniu na pasażerokilometry i pociągokilometry dla pociągów pasażerskich),

– pracownik lub podwykonawca,

– użytkownik przejazdu kolejowego,

– intruz,

– inna osoba na peronie,

– inna osoba nie na peronie.

2. Wskaźniki odnoszące się do towarów niebezpiecznych

Całkowita i względna (w przeliczeniu na pociągokilometry) liczba wypadków związanych z transportem koleją towarów niebezpiecznych w podziale na następujące kategorie:

– wypadek z udziałem co najmniej jednego pojazdu kolejowego przewożącego towary niebezpieczne zgodnie z definicją podaną w dodatku,

– liczba takich wypadków, w których doszło do uwolnienia towarów niebezpiecznych.

3. Wskaźniki odnoszące się do samobójstw

Całkowita i względna (w przeliczeniu na pociągokilometry) liczba samobójstw i prób samobójczych.

4. Wskaźniki odnoszące się do zdarzeń poprzedzających wypadki

Całkowita i względna (w przeliczeniu na pociągokilometry) liczba zdarzeń poprzedzających wypadki w podziale na następujące rodzaje zdarzeń:

– pęknięcia szyn,

– odkształcenia toru oraz inne przesunięcia toru,

– defekty sygnalizacji,

– minięcie sygnału informującego o niebezpieczeństwie przy przejeżdżaniu przez punkt niebezpieczny,

– minięcie sygnału informującego o niebezpieczeństwie bez przejeżdżania przez punkt niebezpieczny,

– pęknięcia kół w użytkowanym taborze kolejowym,

– pęknięcia osi w użytkowanym taborze kolejowym.

Należy zgłaszać wszystkie zdarzenia poprzedzające, zarówno skutkujące, jak i nieskutkujące wypadkami. (Zdarzenie poprzedzające wypadek skutkujące znaczącym wypadkiem należy również zgłosić w części dotyczącej wskaźników odnoszących się do zdarzeń poprzedzających wypadki; zdarzenie poprzedzające wypadek nieskutkujące znaczącym wypadkiem należy jedynie zgłosić w części dotyczącej wskaźników odnoszących się do zdarzeń poprzedzających).

5. Wskaźniki do obliczenia skutków ekonomicznych wypadków

Całkowita/całkowite (w EUR) i względna/względne (w przeliczeniu na pociągokilometry):

– liczba ofiar śmiertelnych i osób poważnie rannych pomnożona przez wartość zapobiegania ofiarom w ludziach (VPC),

– koszty szkód w środowisku,

– koszty szkód materialnych w taborze kolejowym lub w infrastrukturze,

– koszty opóźnień spowodowanych wypadkami.

Organy ds. bezpieczeństwa zgłaszają skutki ekonomiczne znaczących wypadków.

VPC jest wartością, jaką społeczeństwo przypisuje zapobieganiu ofiarom w ludziach, i jako taka nie stanowi podstawy do rekompensaty dla stron biorących udział w wypadku.

6. Wskaźniki odnoszące się do bezpieczeństwa technicznego infrastruktury i jego wdrażania

6.1. Odsetek torów z systemami kontroli pociągu (TPS) w eksploatacji oraz odsetek pociągokilometrów z wykorzystaniem pokładowych TPS, jeśli systemy te zapewniają:

– ostrzeganie,

– ostrzeganie i automatyczne zatrzymanie,

– ostrzeganie i automatyczne zatrzymanie oraz dyskretny nadzór prędkości,

– ostrzeganie i automatyczne zatrzymanie oraz stały nadzór prędkości.

6.2 Liczba przejazdów kolejowych (całkowita, na kilometr linii i na kilometr torów) w podziale na następujących pięć rodzajów:

a) przejazd kolejowy z biernym systemem zabezpieczeń;

b) przejazd kolejowy z czynnym systemem zabezpieczeń:

(i) ręcznym;

(ii) automatycznym z systemem ostrzegania użytkownika;

(iii) automatycznym z systemem ochrony użytkownika;

(iv) z systemem zabezpieczeń torów.

Dodatek

Wspólne definicje CSI
oraz metody obliczania skutków ekonomicznych wypadków

1. Wskaźniki odnoszące się do wypadków

1.1 „znaczący wypadek” oznacza wypadek z udziałem co najmniej jednego pojazdu szynowego w ruchu, w którego wyniku co najmniej jedna osoba zostaje zabita lub poważnie ranna lub dochodzi do znacznej szkody w taborze, torach, innych instalacjach lub środowisku, lub następują znaczne zakłócenia ruchu, z wyłączeniem wypadków w warsztatach, magazynach i zajezdniach;

1.2 „znaczna szkoda w taborze, torach, innych instalacjach lub środowisku” oznacza szkodę o równowartości co najmniej 150 000 EUR;

1.3. „znaczne zakłócenia ruchu” oznaczają zawieszenie ruchu kolejowego na głównej linii kolejowej przez co najmniej sześć godzin;

1.4 „pociąg” oznacza co najmniej jeden pojazd kolejowy ciągnięty przez co najmniej jedną lokomotywę bądź co najmniej jeden wagon silnikowy lub jeden wagon silnikowy poruszający się pojedynczo, przemieszczający się pod danym numerem bądź określonym oznaczeniem z początkowego stałego punktu do końcowego stałego punktu, w tym maszynę lekką, tj. samą lokomotywę poruszającą się bez obciążenia;

1.5 „kolizja pociągu z pojazdem szynowym” oznacza kolizję czoło-czoło, czoło-tył lub kolizję boczną między częścią danego pociągu a częścią innego pociągu lub pojazdu szynowego lub z manewrującym taborem kolejowym;

1.6 „kolizja pociągu z obiektami wewnątrz skrajni” oznacza kolizję między częścią pociągu a obiektami przymocowanymi lub tymczasowo znajdującymi się na torach lub w ich pobliżu (z wyjątkiem obiektów zgubionych na przejazdach kolejowych przez pojazd przekraczający przejazd lub użytkownika przekraczającego przejazd), w tym kolizję z siecią trakcyjną;

1.7 „wykolejenie pociągu” oznacza przypadek, w którym co najmniej jedno koło pociągu wypadło z toru;

1.8. „wypadek na przejeździe kolejowym” oznacza wypadek na przejazdach kolejowych z udziałem co najmniej jednego pojazdu kolejowego i co najmniej jednego pojazdu przekraczającego przejazd, innych użytkowników przekraczających przejazd, takich jak piesi, lub innych obiektów tymczasowo znajdujących się na torach lub w ich pobliżu, zgubionych przez pojazd przekraczający przejazd lub użytkownika przekraczającego przejazd;

1.9. „wypadek z udziałem osób i poruszającego się taboru kolejowego” oznacza wypadek, w którym w co najmniej jedną osobę uderzył pojazd kolejowy lub obiekt do niego przymocowany lub taki, który odłączył się od pojazdu; definicja obejmuje osoby, które wypadły z pojazdu kolejowego, oraz osoby, które upadły lub w które uderzył wolny obiekt podczas podróży na pokładzie pojazdu;

1.10. „pożar taboru kolejowego” oznacza pożar lub wybuch następujące w pojeździe kolejowym (w tym w jego ładunku) podczas przejazdu między stacją początkową a stacją przeznaczenia, w tym podczas postoju na stacji początkowej, postoju na stacji przeznaczenia lub postoju w czasie przejazdu, jak również podczas rozrządzania wagonów;

1.11 „inny (wypadek)” oznacza wypadek inny niż kolizja pociągu z pojazdem szynowym, kolizja pociągu z obiektami wewnątrz skrajni, wykolejenie pociągu, wypadek na przejeździe kolejowym, wypadek z udziałem osób i poruszającego się taboru kolejowego lub pożar taboru kolejowego;

1.12. „pasażer” oznacza osobę, z wyłączeniem członków załogi pociągu, odbywającą podróż koleją, w tym — tylko do celów statystyki wypadków — pasażerów usiłujących wsiąść do pociągu w ruchu lub z niego wysiąść;

1.13. „pracownik lub podwykonawca” oznacza osobę, której zatrudnienie ma związek z koleją i która w czasie wypadku znajduje się w pracy, łącznie z personelem podwykonawców, samozatrudnionymi podwykonawcami, załogą pociągu oraz osobami odpowiadającymi za obsługę taboru kolejowego i instalacji infrastruktury;

1.14. „użytkownik przejazdu kolejowego” oznacza osobę korzystającą z przejazdu kolejowego w celu przekroczenia linii kolejowej za pomocą dowolnego środka transportu lub pieszo;

1.15. „intruz” oznacza osobę obecną na terenie kolei w przypadku, w którym taka obecność jest niedozwolona, z wyjątkiem użytkowników przejazdu kolejowego;

1.16. „inna osoba na peronie” oznacza osobę na peronie kolejowym, która nie została zdefiniowana jako „pasażer”, „pracownik lub podwykonawca”, „użytkownik przejazdu kolejowego”, „inna osoba nie na peronie” lub „intruz”;

1.17. „inna osoba nie na peronie” oznacza osobę nie na peronie kolejowym, która nie została zdefiniowana jako „pasażer”, „pracownik lub podwykonawca”, „użytkownik przejazdu kolejowego”, „inna osoba na peronie” lub „intruz”;

1.18. „zgon (ofiara śmiertelna)” oznacza osobę, która zmarła w wyniku wypadku, bezpośrednio lub w ciągu 30 dni po wypadku, z wyłączeniem samobójstw;

1.19. „poważne obrażenia (osoba poważnie ranna)” oznacza osobę ranną, hospitalizowaną przez ponad dwadzieścia cztery godziny w wyniku wypadku, z wyłączeniem prób samobójczych.

2. Wskaźniki odnoszące się do towarów niebezpiecznych

2.1. „wypadek związany z transportem towarów niebezpiecznych” oznacza wypadek lub incydent, który jest objęty obowiązkiem zgłoszenia zgodnie z sekcją 1.8.5 RID /ADR[1];

[1] RID, Regulamin międzynarodowego przewozu kolejami towarów niebezpiecznych, przyjęty na mocy dyrektywy 2008/68/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 24 września 2008 r. w sprawie transportu lądowego towarów niebezpiecznych (Dz.U. L 260 z 30.9.2008, s. 13).

2.2. „towary niebezpieczne” oznaczają substancje i artykuły, których transport jest zabroniony przez RID lub dozwolony jedynie na zasadach w nim określonych.

3. Wskaźniki odnoszące się do samobójstw

3.1. „samobójstwo” oznacza czyn polegający na rozmyślnym uszkodzeniu swojego ciała, którego skutkiem jest zgon, zarejestrowany i sklasyfikowany przez właściwy organ krajowy;

3.2. „próba samobójcza” oznacza czyn polegający na rozmyślnym uszkodzeniu swojego ciała, którego skutkiem są poważne obrażenia.

4. Wskaźniki odnoszące się do zdarzeń poprzedzających wypadki

4.1. „pęknięta szyna” oznacza szynę, która pękła na co najmniej dwie części, lub szynę, od której oddzielił się kawałek metalu, powodując powstanie przerwy o długości powyżej 50 mm i głębokości powyżej 10 mm w płaszczyźnie toczenia;

4.2. „odkształcenie torów lub inne przesunięcie torów” oznacza każde uszkodzenie związane z ciągłością i geometrią torów, wymagające zablokowania torów lub natychmiastowej redukcji dozwolonej prędkości;

4.3. „defekt sygnalizacji” oznacza każdy techniczny defekt systemu sygnalizacji (zarówno infrastruktury, jak i taboru kolejowego), w którego wyniku nadawana informacja narzuca ograniczenia mniejsze od wymaganych;

4.4. „minięcie sygnału informującego o niebezpieczeństwie przy przejeżdżaniu przez punkt niebezpieczny” oznacza sytuację, w której dowolna część pociągu kontynuuje jazdę bez zezwolenia i przejeżdża poza punkt niebezpieczny;

4.5. „minięcie sygnału informującego o niebezpieczeństwie bez przejeżdżania przez punkt niebezpieczny” oznacza sytuację, w której dowolna część pociągu kontynuuje jazdę bez zezwolenia, ale nie przejeżdża poza punkt niebezpieczny.

Jazda bez zezwolenia, o której mowa w pkt 4.4 i 4.5 powyżej, oznacza minięcie:

– kolorowego sygnału świetlnego sygnalizatora przytorowego lub semafora informującego o niebezpieczeństwie lub nakazu STOP, jeżeli nie funkcjonuje system kontroli pociągu (TPS),

– końca związanego z bezpieczeństwem zezwolenia na jazdę dostępnego w systemie TPS,

– punktu przekazanego w postaci ustnego lub pisemnego zezwolenia określonego w regulaminach,

– tablic STOP (oprócz kozłów oporowych) lub sygnałów ręcznych.

Wyłącza się przypadki, w których pojazd nietrakcyjny lub pociąg bez nadzoru obsługi minie sygnał informujący o niebezpieczeństwie. Wyłącza się przypadki, w których z dowolnej przyczyny sygnał nie przełączył się na pozycję informującą o niebezpieczeństwie wystarczająco wcześnie, aby maszynista mógł zatrzymać pociąg przed sygnałem.

Organy ds. bezpieczeństwa mogą osobno składać sprawozdania dotyczące czterech wskaźników odnoszących się do jazdy bez zezwolenia wymienionych w tiret w niniejszym punkcie oraz zgłaszają przynajmniej zagregowany wskaźnik zawierający dane dotyczące wszystkich czterech elementów wskaźników;

4.6. „pęknięte koło w użytkowanym taborze kolejowym” oznacza pęknięcie wpływające na koło i stwarzające ryzyko wypadku (wykolejenia lub kolizji);

4.7. „pęknięta oś w użytkowanym taborze kolejowym” oznaczają pęknięcie wpływające na oś i stwarzające ryzyko wypadku (wykolejenia lub kolizji).

5. Wspólne metody obliczania skutków ekonomicznych wypadków

5.1. Na wartość zapobiegania ofiarom w ludziach (VPC) składają się:

1) wartość bezpieczeństwa jako taka: wartości gotowości do płacenia (WTP) oparte na podanych badaniach preferencji przeprowadzonych w państwie członkowskim, do którego mają zastosowanie.

2) Bezpośrednie i pośrednie koszty ekonomiczne: koszty oszacowane przez państwo członkowskie, złożone z:

– kosztów leczenia i rehabilitacji,

– kosztów sądowych, kosztów poniesionych przez policję, kosztów prywatnych dochodzeń związanych z wypadkami, kosztów akcji ratunkowej i administracyjnych kosztów ubezpieczenia,

– straty w produkcji: wartość towarów i usług, które mogłyby zostać wyprodukowane przez daną osobę z korzyścią dla społeczeństwa, gdyby wypadek się nie wydarzył.

Przy obliczaniu kosztów ofiar w ludziach należy oddzielnie uwzględniać ofiary śmiertelne i osoby poważnie ranne (różne VPC dla ofiar śmiertelnych i osób poważnie rannych).

5.2. Wspólne zasady szacowania wartości bezpieczeństwa jako takiej oraz bezpośrednich lub pośrednich kosztów ekonomicznych:

W przypadku wartości bezpieczeństwa jako takiej, ocena, czy dostępne dane szacunkowe są odpowiednie, przeprowadzana jest z uwzględnieniem następujących elementów:

– szacunki odnoszą się do systemu szacowania zmniejszenia ryzyka śmiertelności w sektorze transportu i są zgodne z podejściem opartym na gotowości do płacenia (WTP) według podanych metod preferencji,

– próba respondentów użyta do określenia wartości jest reprezentatywna dla danej populacji. W szczególności próba musi odzwierciedlać wiek / przedziały dochodów wraz z innymi istotnymi społeczno-gospodarczymi lub demograficznymi cechami populacji,

– metoda uzyskiwania wartości WTP: badanie powinno być opracowane w taki sposób, aby zawierało jasne/zrozumiałe dla respondentów pytania.

Bezpośrednie i pośrednie koszty ekonomiczne szacuje się na podstawie realnych kosztów ponoszonych przez społeczeństwo.

5.3. Definicje

5.3.1. „koszty szkód w środowisku” oznaczają koszty, które musi ponieść przedsiębiorstwo kolejowe i zarządcy infrastruktury, oszacowane na podstawie ich doświadczenia, w celu przywrócenia uszkodzonego obszaru do stanu sprzed wypadku kolejowego;

5.3.2. „koszty szkód materialnych w taborze kolejowym lub w infrastrukturze” oznaczają koszty zapewnienia nowego taboru kolejowego lub infrastruktury z takimi samymi funkcjami i parametrami technicznymi jak elementy uszkodzone nienadające się do naprawy oraz koszty przywrócenia taboru kolejowego lub infrastruktury nadających się do naprawy do stanu sprzed wypadku, oszacowane przez przedsiębiorstwa kolejowe i zarządców infrastruktury na podstawie ich doświadczenia, w tym koszty wynajmu taboru kolejowego w wyniku niedostępności taboru z powodu uszkodzenia pojazdów;

5.3.3. „koszty opóźnień spowodowanych wypadkami” oznaczają wartość pieniężną opóźnień poniesioną przez użytkowników transportu kolejowego (pasażerowie i odbiorcy towarów) w wyniku wypadku, obliczoną według następującego modelu:

VT = wartość pieniężna oszczędności czasu podróży

Wartość czasu w przypadku pasażera pociągu (na godzinę)

VT_P = [VT pasażerów podróżujących w celach zawodowych] * [średni odsetek pasażerów podróżujących w celach zawodowych rocznie] + [VT pasażerów podróżujących w celach innych niż zawodowe] * [średni odsetek pasażerów podróżujących w celach innych niż zawodowe rocznie]

VT_P wyrażona jest w EUR na pasażera na godzinę

„pasażer podróżujący w celach zawodowych” oznacza pasażera podróżującego w związku ze swoją działalnością zawodową, z wyłączeniem dojazdów do pracy.

Wartość czasu w przypadku pociągu towarowego (na godzinę)

VT_F = [VT pociągów towarowych] * [(tonokilometry)/(pociągokilometry)]

VT_F wyrażona jest w EUR na pociąg towarowy na godzinę

Średnia liczba ton towarów przewożonych przez pociąg w ciągu roku = (tonokilometry)/(pociągokilometry)

CM = koszt 1 minuty opóźnienia pociągu

Pociąg pasażerski

$CM_P = K1 * (VT_P/60) * [(pasażerokilometry)/(pociągokilometry)]$

Średnia liczba pasażerów na pociąg w ciągu roku = (pasażerokilometry)/(pociągokilometry)

Pociąg towarowy

$CM_F = K2 * (VT_F/60)$

Czynniki K1 i K2 mieszczą się między wartością czasu a wartością opóźnienia, jak wynika z szacunków podanych badań preferencji, biorąc pod uwagę, że czas stracony na skutek opóźnień jest postrzegany znacznie bardziej negatywnie niż zwykły czas podróży.

Koszty opóźnień spowodowanych wypadkiem = CM_P * (opóźnienie pociągów pasażerskich w minutach) + CM_F * (opóźnienie pociągów towarowych w minutach)

Zakres modelu

Koszt opóźnień oblicza się dla znaczących wypadków w następujący sposób:

– rzeczywiste opóźnienia na liniach kolejowych, na których miały miejsce wypadki, mierzone na stacji końcowej,

– rzeczywiste opóźnienia lub, jeżeli ich określenie jest niemożliwe, przybliżone określenie opóźnień na innych dotkniętych liniach.

6. Wskaźniki odnoszące się do bezpieczeństwa technicznego infrastruktury i jego wdrażania

6.1. „system kontroli pociągu (TPS)” oznacza system, który pomaga egzekwować przestrzeganie sygnałów i ograniczeń prędkości;

6.2. „systemy pokładowe” oznaczają systemy pomagające maszyniście w przestrzeganiu wskazań sygnalizacji przytorowej i sygnalizacji kabinowej, a tym samym zapewniające ochronę w punktach niebezpiecznych i egzekwowanie ograniczeń prędkości. Do pokładowych TPS należą:

a) ostrzeganie, zapewniające automatyczne ostrzeżenia dla maszynisty;

b) ostrzeganie i automatyczne zatrzymywanie, zapewniające automatyczne ostrzeżenia dla maszynisty oraz automatyczne zatrzymywanie po minięciu sygnału informującego o niebezpieczeństwie;

c) ostrzeganie i automatyczne zatrzymywanie oraz dyskretny nadzór prędkości zapewniający ochronę w punktach niebezpiecznych, gdzie „dyskretny nadzór nad prędkością” oznacza nadzór nad prędkością w niektórych miejscach (pułapki prędkości) przy zbliżaniu się do sygnału;

d) ostrzeganie i automatyczne zatrzymywanie oraz stały nadzór nad prędkością zapewniający ochronę w punktach niebezpiecznych oraz stały nadzór nad przestrzeganiem prędkości na danej linii, gdzie „stały nadzór nad prędkością” oznacza stałe wskazywanie i egzekwowanie przestrzegania maksymalnej dopuszczalnej prędkości na wszystkich odcinkach danej linii.

Typ d) uważany jest za system automatycznej ochrony pociągów (ATP);

6.3. „przejazd kolejowy” oznacza jednopoziomowe skrzyżowanie drogi lub przejścia z torem kolejowym uznane przez zarządcę infrastruktury i otwarte do użytku publicznego lub prywatnego. Definicja nie obejmuje przejść między peronami w obrębie stacji oraz przejść po torach do wyłącznego użytku przez pracowników;

6.4. „droga” oznacza, do celów statystyki wypadków kolejowych, każdą drogę publiczną lub prywatną, ulicę lub autostradę, wraz z sąsiadującymi chodnikami i ścieżkami rowerowymi;

6.5. „przejście” oznacza każdą trasę, inną niż droga, przeznaczoną dla ruchu osób, zwierząt, pojazdów lub maszyn;

6.6. „przejazd kolejowy z biernym systemem zabezpieczeń” oznacza przejazd kolejowy bez żadnego systemu ostrzegania lub zabezpieczeń uruchamianego, gdy przekroczenie przejazdu nie jest bezpieczne dla użytkownika;

6.7. „przejazd kolejowy z czynnym systemem zabezpieczeń” oznacza przejazd kolejowy, na którym przez uruchomienie urządzeń użytkownicy są zabezpieczani lub ostrzegani przed nadjeżdżającym pociągiem, jeżeli przekroczenie przejazdu jest niebezpieczne dla użytkownika.

– Zabezpieczanie przy użyciu urządzeń fizycznych obejmuje:

  – rogatki lub półrogatki,

  – barierki.

– – Ostrzeżenie przy użyciu stałego sprzętu na przejazdach kolejowych:

  – widocznych urządzeń: świateł;

  – urządzeń dźwiękowych: dzwonków, syren, klaksonów itp.

Przejazdy kolejowe z czynnym systemem zabezpieczeń dzielą się na:

a) ręczne: przejazd kolejowy, na którym zabezpieczenie lub ostrzeganie użytkownika jest uruchamiane ręcznie przez pracownika kolei;

b) automatyczne z systemem ostrzegania użytkownika: przejazd kolejowy, na którym ostrzeganie użytkownika jest uruchamiane przez nadjeżdżający pociąg;

c) automatyczne z systemem zabezpieczeń użytkownika: przejazd kolejowy, na którym ostrzeganie użytkownika jest uruchamiane przez nadjeżdżający pociąg. Obejmuje to przejazd kolejowy z jednoczesnym zabezpieczeniem i ostrzeganiem użytkownika;

d) przejazd kolejowy z systemem zabezpieczeń torów: przejazd kolejowy, na którym sygnał lub inny system ochrony pociągu pozwala na przejazd pociągu jedynie wówczas, gdy przejazd kolejowy zapewnia pełne zabezpieczenie użytkownika i jest wolny od przeszkód.

7. Definicje podstaw wzorcowania

7.1. „pociągokilometr” oznacza jednostkę miary odpowiadającą ruchowi pociągu na odcinku jednego kilometra. Uwzględnia się rzeczywiście przebytą odległość, o ile jest ona dostępna, w przeciwnym przypadku uwzględniana jest standardowa odległość sieciowa między punktem początkowym a miejscem przeznaczenia. Uwzględnia się jedynie odcinek na terytorium kraju przedstawiającego sprawozdanie;

7.2. „pasażerokilometr” oznacza jednostkę miary odpowiadającą przewozowi jednego pasażera koleją na odcinku jednego kilometra. Uwzględnia się jedynie odcinek na terytorium kraju przedstawiającego sprawozdanie;

7.3. „kilometr linii” oznacza długość mierzoną w kilometrach sieci kolejowej w państwach członkowskich, której zakres określa art. 2. W przypadku wielotorowych linii kolejowych uwzględnia się jedynie odległość między punktem początkowym a miejscem przeznaczenia;

7.4. „kilometr torów” oznacza długość mierzoną w kilometrach sieci kolejowej w państwach członkowskich, której zakres określa art. 2. Uwzględnia się każdy tor wielotorowych linii kolejowych.

ZAŁĄCZNIK II

ZGŁASZANIE KRAJOWYCH PRZEPISÓW BEZPIECZEŃSTWA

Krajowe przepisy bezpieczeństwa zgłaszane na mocy art. 8 ust. 1 lit. a) obejmują:

1. przepisy dotyczące istniejących krajowych wymagań bezpieczeństwa i metod oceny bezpieczeństwa;

2. przepisy dotyczące wymagań wobec systemów zarządzania bezpieczeństwem i certyfikacji przedsiębiorstw kolejowych w zakresie bezpieczeństwa;

3. wspólne zasady funkcjonowania sieci kolejowej nieujęte jeszcze w TSI, łącznie z przepisami dotyczącymi systemów sygnalizacji oraz zarządzania ruchem;

4. przepisy ustanawiające wymagania dotyczące dodatkowych wewnętrznych zasad operacyjnych (zasad firmowych), które muszą być ustanowione przez zarządców infrastruktury i przedsiębiorstwa kolejowe;

5. przepisy dotyczące wymagań wobec personelu wykonującego zadania krytyczne dla bezpieczeństwa, obejmujące kryteria doboru, stan zdrowia i szkolenie zawodowe, jak również przepisy dotyczące certyfikacji personelu, o ile nie zostały jeszcze ujęte w TSI;

6. przepisy dotyczące badania wypadków i incydentów.

ZAŁĄCZNIK III

Wymogi i kryteria oceny organizacji ubiegających się o certyfikat podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie lub o certyfikat dotyczący funkcji utrzymania zleconych na zewnątrz przez podmiot odpowiedzialny za utrzymanie

Wszystkie właściwe części zarządzania organizacją muszą być udokumentowane, w szczególności musi być opisany rozkład odpowiedzialności w strukturach organizacyjnych i w przypadku podwykonawców. Dokumentacja wskazuje, jak kierownictwo panuje nad działalnością na różnych poziomach, jaki jest w tym udział pracowników i ich przedstawicieli na wszystkich poziomach oraz jak jest zapewniane ciągłe doskonalenie.

Do czterech funkcji podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie, które mają być wykonywane przez samą organizację lub dzięki ustaleniom dotyczącym podwykonawstwa, są stosowane następujące podstawowe wymogi:

1. przywództwo – zobowiązanie do rozwijania i wdrażania systemu utrzymania organizacji i ciągłe doskonalenie jej skuteczności;

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

3. monitorowanie – ustrukturyzowane podejście, które ma zapewnić istnienie środków kontroli ryzyka, ich właściwe funkcjonowanie i osiąganie celów organizacji;

4. ciągłe doskonalenie – ustrukturyzowane podejście służące analizie informacji zebranych podczas regularnego monitorowania, audytowania lub z innych właściwych źródeł oraz wykorzystywaniu wyników, by zdobywać doświadczenia i przyjmować środki zapobiegawcze lub naprawcze, by utrzymywać lub zwiększać poziom bezpieczeństwa;

5. struktura i odpowiedzialność – ustrukturyzowane podejście, które ma określić zakres odpowiedzialności osób i zespołów, aby zapewnić wypełnianie zadań organizacji w zakresie bezpieczeństwa;

6. zarządzanie kompetencjami – ustrukturyzowane podejście, które ma zapewnić dysponowanie przez pracowników kompetencjami wymaganymi do bezpiecznej, skutecznej i wydajnej realizacji, we wszystkich okolicznościach, celów organizacji;

7. informacje – ustrukturyzowane podejście, które ma zapewnić dysponowanie przez decydentów na wszystkich szczeblach organizacji ważnymi informacjami oraz zapewnić, aby informacje były kompletne i właściwe;

8. dokumentacja – ustrukturyzowane podejście, które ma zapewnić identyfikowalność wszystkich istotnych informacji;

9. działania w zakresie zlecania podwykonawstwa – ustrukturyzowane podejście, które ma zapewnić właściwe zarządzanie podzlecanymi działaniami, by osiągać cele organizacji i wypełniać wszystkie kompetencje i wymogi;

10. działania w zakresie utrzymania – ustrukturyzowane podejście, które ma zapewnić:

– aby wszystkie działania w zakresie utrzymania mające wpływ na bezpieczeństwo i elementy krytyczne dla bezpieczeństwa były określone i właściwie zarządzane oraz aby wszystkie konieczne zmiany w tych działaniach w zakresie utrzymania mające wpływ na bezpieczeństwo były określone, właściwie zarządzane z wykorzystaniem korzyści z doświadczenia i z zastosowaniem wspólnych metod oceny ryzyka zgodnie z art. 6 ust. 1 lit. a) oraz były właściwie udokumentowane;

– zgodność z zasadniczymi wymaganiami interoperacyjności;

– wdrożenie i sprawdzanie obiektów, wyposażenia i narzędzi utrzymania, specjalnie zaprojektowanych i wymaganych do świadczenia usług utrzymania;

– analizę wstępnej dokumentacji związanej z pojazdem, by zapewnić pierwszą dokumentację dotyczącą utrzymania i by zapewnić jej właściwe wykorzystywanie podczas przygotowywania zamówień na usługi utrzymania;

– aby komponenty (w tym części zamienne) i materiały były wykorzystywane w sposób zgodny z zamówieniami na usługi utrzymania i dokumentacją dostawcy; aby były składowane, obsługiwane i transportowane we właściwy sposób, jak określono w zamówieniach na usługi utrzymania i dokumentacji dostawcy, oraz zgodnie z właściwymi przepisami krajowymi i międzynarodowymi oraz z wymogami zawartymi we właściwych zamówieniach na usługi utrzymania;

– aby odpowiednie i właściwe obiekty, wyposażenie i narzędzia były określone, wskazane, zapewnione, zarejestrowane i udostępniane, by świadczyć usługi utrzymania zgodnie z zamówieniami na usługi utrzymania i innymi specyfikacjami mającymi zastosowanie, z zapewnieniem bezpiecznego świadczenia usług utrzymania, ergonomii i ochrony zdrowia;

– aby organizacja dysponowała procesami zapewniającymi, że sprzęt do pomiarów, wszystkie obiekty, elementy wyposażenia i narzędzia były właściwie stosowane, skalibrowane, zachowane i utrzymywane zgodnie z dokumentacją procesów;

11. działania kontrolne– ustrukturyzowane podejście, które ma zapewnić:

– wycofywanie pojazdów z eksploatacji na czas ze względu na planowane, warunkowe lub naprawcze działania w zakresie utrzymania, lub gdy stwierdzi się wystąpienie defektów lub innych potrzeb;

– konieczne środki kontroli jakości;

– aby zadania w zakresie utrzymania były wykonywane zgodnie z zamówieniami na usługi utrzymania i aby wydawane były zaświadczenia o przywróceniu do eksploatacji obejmujące ewentualne ograniczenia użytkowania;

– aby ewentualne przypadki niezgodności podczas stosowania systemu zarządzania, które mogłyby skutkować wypadkami, incydentami, wypadkami, których uniknięto, lub innymi niebezpiecznymi zdarzeniami, były zgłaszane, badane i analizowane oraz aby niezbędne kroki zapobiegawcze były podejmowane zgodnie ze wspólną metodą oceny bezpieczeństwa dotyczącą monitorowania, o której mowa w art. 6 ust. 1 lit. c);

– okresowe audyty wewnętrzne i proces monitorowania zgodny ze wspólną metodą oceny bezpieczeństwa dotyczącą monitorowania, o której mowa w art. 6 ust. 1 lit. c).

ZAŁĄCZNIK IV

CZĘŚĆ A

Uchylona dyrektywa z wykazem kolejnych jej zmian

(o których mowa w art. 34)

Dyrektywa 2004/49/WE	(Dz.U. L 164 z 30.4.2004, s. 44)
Dyrektywa 2008/57/WE	(Dz.U. L 191 z 18.7.2008, s. 1)
Dyrektywa 2008/110/WE	(Dz.U. L 345 z 23.12.2008, s. 62)
Dyrektywa Komisji 2009/149/WE	(Dz.U. L 313 z 28.11.2009, s. 65)
Sprostowanie 2004/49/WE	(Dz.U. L 220 z 21.6.2004, s. 16)
Dyrektywa Komisji 2014/88/UE	(Dz.U. L 201 z 10.7.2014, s. 9)

CZĘŚĆ B

Terminy transpozycji do prawa krajowego

(o których mowa w art. 34)

Dyrektywa	Termin na transpozycję
2004/49/WE	30 kwietnia 2006 r.
2008/57/WE	19 lipca 2010 r.
2008/110/WE	24 grudnia 2010 r.
Dyrektywa Komisji 2009/149/WE	18 czerwca 2010 r.
Dyrektywa Komisji 2014/88/UE	30 lipca 2015 r.

ZAŁĄCZNIK V

Tabela korelacji

Dyrektywa 2004/49/WE	Niniejsza dyrektywa
art. 1	art. 1
art. 2	art. 2
art. 3	art. 3
art. 4	art. 4
art. 5	art. 5
art. 6	art. 6
art. 7	art. 7
art. 8	art. 8
art. 9	art. 9
art. 10	art. 10
-	art. 11
art. 11	art. 12
art. 12	-
art. 13	art. 13
art. 14a ust.1 do 7	art. 14
art. 14a ust.8	art. 15
art. 15	--
art. 16	art. 16
-	art. 17
art. 17	art. 18
art. 18	art. 19
art. 19	art. 20
art. 20	art. 21
art. 21	art. 22
art. 22	art. 23
art. 23	art. 24
art. 24	art. 25

Dyrektywa 2004/49/WE	Niniejsza dyrektywa
art. 25	art. 26
art. 26	--
--	art. 27
art. 27	art. 28
art. 28	--
art. 29	--
art. 30	--
art. 31	art. 29
art. 32	art. 30
--	art. 31
--	art. 32
art. 33	art. 33
--	art. 34
art. 34	art. 35
art. 35	art. 36
załącznik I	załącznik I
załącznik II	załącznik II
załącznik III	--
załącznik IV	--
załącznik V	--
--	załącznik III