

Środa, 28 września 2005 r.

1. zatwierdza po poprawkach wnioszek Komisji;
2. zwraca się do Komisji o ponowną konsultację, jeśli uzna ona za stosowne wprowadzenie znaczących zmian do swojego wniosku lub zastąpienie go innym tekstem;
3. zobowiązuje swojego Przewodniczącego do przekazania stanowiska Parlamentu Radzie i Komisji.

P6_TC1-COD(2004)0048

Stanowisko Parlamentu Europejskiego przyjęte w pierwszym czytaniu w dniu 28 września 2005 r. w celu przyjęcia dyrektywy 2005/.../WE Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie przyznawania świadectw *maszynistom oraz członkom personelu pociągów zajmującym się prowadzeniem lokomotyw i pociągów w sieci kolejowej Wspólnoty*

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską, a w szczególności jego art. 71,

uwzględniając projekt Komisji,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego ⁽¹⁾,

uwzględniając opinię Komitetu Regionów ⁽²⁾,

stanowiąc zgodnie z procedurą określoną w art. 251 Traktatu ⁽³⁾,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Dyrektywa 2004/49/WE ⁽⁴⁾ nakłada na zarządców infrastruktury i przedsiębiorstwa kolejowe obowiązek opracowania systemów zarządzania bezpieczeństwem w taki sposób, aby system kolei był przynajmniej w stanie osiągnąć wspólne cele bezpieczeństwa i był zgodny z krajowymi przepisami bezpieczeństwa oraz wymogami bezpieczeństwa określonymi w Technicznych Specyfikacjach Interoperacyjności, a także, aby stosowane były odnośne elementy Wspólnych Metod Oceny Bezpieczeństwa. Te systemy zarządzania bezpieczeństwem przewidują, między innymi, programy i systemy szkolenia pracowników, które zapewniają utrzymanie kompetencji pracowników oraz to, że obowiązki są wykonywane we właściwy sposób.
- (2) Dyrektywa 2004/49/WE stanowi, że aby mieć zapewniony dostęp do infrastruktury kolejowej, przedsiębiorstwo kolejowe musi posiadać poświadczenie w zakresie bezpieczeństwa.
- (3) Na mocy dyrektywy Rady 91/440/EWG z dnia 29 lipca 1991 r. w sprawie rozwoju kolei wspólnotowych ⁽⁵⁾, licencjonowane przedsiębiorstwa kolejowe mają, od dnia 15 marca 2003 r., prawo dostępu do transeuropejskiej sieci towarowej, a najpóźniej od 2008 r. do całej międzynarodowej sieci przewozów towarowych. Ponadto, w ramach drugiego pakietu kolejowego proponuje się rozszerzenie zakresu tego prawa dostępu do całej sieci międzynarodowych kolejowych przewozów towarowych i dla wszystkich rodzajów kolejowych przewozów towarowych. To stopniowe rozszerzanie praw dostępu doprowadzi nieuchronnie do wzrostu transgranicznego kolejowego ruchu towarowego. W rezultacie wzrastać będzie zapotrzebowanie na maszynistów przeszkolonych i posiadających świadectwo uprawniające do obsługi przewozów transgranicznych.

⁽¹⁾ Dz.U. C 221 z 8.9.2005, str. 64.

⁽²⁾ Dz.U. C 71 z 22.3.2005, str. 26.

⁽³⁾ Stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 28 września 2005 roku.

⁽⁴⁾ Dyrektywa 2004/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie bezpieczeństwa kolei wspólnotowej 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 przyznawania świadectw bezpieczeństwa (Dyrektywa w sprawie bezpieczeństwa kolei) (Dz.U. L 164 z 30.4.2004, str. 44).

⁽⁵⁾ Dz.U. L 237 z 24.8.1991, str. 25. Dyrektywa ostatnio zmieniona Traktatem o przystąpieniu z 2003r.

Środa, 28 września 2005 r.

- (4) Badania przeprowadzone przez Komisję w 2002 r. wykazały, że przepisy prawne Państw Członkowskich dotyczące warunków przyznawania świadectw maszynistom pociągów różnią się między sobą w sposób znaczący. W celu przewyciężenia tych różnic konieczne jest przyjęcie zasad wspólnotowych dotyczących przyznawania świadectw maszynistom pociągów, przy jednoczesnym utrzymaniu obecnego wysokiego poziomu bezpieczeństwa wspólnotowego systemu kolei.
- (5) Te zasady wspólnotowe powinny przyczynić się również do realizacji polityk wspólnotowych dotyczących swobodnego przepływu pracowników, prawa przedsiębiorczości i swobody świadczenia usług w kontekście wspólnej polityki transportowej, przy jednoczesnym unikaniu ewentualnych zakłóceń konkurencji.
- (6) W celu zagwarantowania wymaganego ujednoczenia i przejrzystości celowe jest, by Wspólnota określiła jednolity wzór dokumentacji **składającej się z dwóch części: po pierwsze z podstawowej licencji potwierdzającej zgodność z niektórymi wymogami i podstawowe umiejętności oraz uprawnienia do prowadzenia pociągów, a po drugie z uzupełniającego zaświadczenia zharmonizowanego potwierdzającego wiedzę techniczną i specyficzną dla tej usługi. Odpowiedzialność za przyznawanie podstawowej licencji spoczywa na Państwach Członkowskich, a za przyznawanie uzupełniającego zaświadczenia zharmonizowanego na przedsiębiorstwach kolejowych. Powyższe dokumenty powinny być wzajemnie uznawane przez Państwa Członkowskie.**
- (7) **Niniejsza dyrektywa uzupełnia i wzoruje się w dużym stopniu na „historycznych” porozumieniach zawartych w dniu 27 stycznia 2004r pomiędzy partnerami społecznymi — Stowarzyszeniem Kolei Europejskich (CER), z jednej strony, a Europejską Federacją Pracowników Transportu (ETF), z drugiej strony, w sprawie „europejskiej licencji dla maszynistów wykonujących usługę transgranicznej interoperacyjności”, jak również na umowie w sprawie „niektórych aspektów warunków pracy personelu mobilnego wykonującego usługi transgraniczne” ⁽¹⁾.**
- (8) Te wspólne postanowienia dotyczące przyznawania świadectw **muszą ułatwić** mobilność maszynistów pociągów z jednego Państwa Członkowskiego do innego, jak również z jednego przedsiębiorstwa kolejowego do drugiego, oraz, w sposób ogólny, uznanie licencji i uzupełniającego zaświadczenia zharmonizowanego przez wszystkich uczestników sektora kolejowego, **wspierając przy tym poprawę kształcenia i zatrudnienia przedmiotowego personelu.** W tym celu konieczne jest ustalenie minimalnych wymogów, które musi spełnić kandydat, żeby uzyskać podstawową licencję i uzupełniające zaświadczenie zharmonizowane.
- (9) **W kontekście stopniowego otwierania infrastruktury kolejowej i wzrostu konkurencji między przedsiębiorstwami kolejowymi, ważne jest, by zabezpieczyć kapitał szkoleniowy maszynistów, zapewniając wzajemne uznawanie ich szkoleń w celu ułatwienia im możliwości zatrudnienia poprzez wprowadzenie wspólnych norm.**
- (10) Wymogi uzyskania licencji i świadectw powinny obejmować przynajmniej minimalny wiek dopuszczenia do prowadzenia pociągu, sprawność fizyczną i umysłową kandydata, doświadczenie zawodowe i znajomość pewnych zagadnień związanych z prowadzeniem pociągu, a także znajomość infrastruktury, którymi maszyniści będą musieli jeździć.
- (11) Zadania i wymogi określone w załącznikach I-VI do niniejszej dyrektywy mogą zostać poddane przeglądowi w celu dostosowania ich do postępu technicznego i naukowego. Załączniki te jako wymagania techniczne muszą być całkowicie kompatybilne ze specyfikacją techniczną dla zapewnienia interoperacyjności (TSI) i podlegać przeglądowi zgodnie z procedurami określonymi w dyrektywach 96/48/WE ⁽²⁾ i 2001/16/WE ⁽³⁾ w sprawie interoperacyjności i w pełni zgodne z rozporządzeniem (WE) nr 881/2004 ⁽⁴⁾, w szczególności z jego art. 3, 4, 6, 12 i 17 dotyczącym roli partnerów społecznych.

⁽¹⁾ Dz.U. L 195 z 27.7.2005, str. 18.

⁽²⁾ Dyrektywa Rady 96/48/WE z dnia 23 lipca 1996 r. w sprawie interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości (Dz.U. nr L 235 z 17.9.1996, str. 6). Dyrektywa zmieniona ostatnio przez dyrektywę 2004/50/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz.U. nr L 164 z 30.4.2004, str. 114).

⁽³⁾ Dyrektywa 2001/16/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 19 marca 2001 r. w sprawie interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych (Dz.U. nr L 110 z 20.4.2001, str. 1). Dyrektywa zmieniona ostatecznie przez dyrektywę 2004/50/WE.

⁽⁴⁾ Rozporządzenie (WE) nr 881/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. ustanawiające Europejską Agencję Kolejową (Dz.U. nr L 164 z 30.4.2004, str. 1).

Środa, 28 września 2005 r.

- (12) Niniejsza dyrektywa nie może stanowić przeszkody we wdrażaniu dyrektywy 95/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z 24 października 1995 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w zakresie przetwarzania danych osobowych i swobodnego przepływu tych danych⁽¹⁾, ani rozporządzenia (WE) nr 45/2001 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 18 grudnia 2000 r. o ochronie osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych przez instytucje i organy wspólnotowe i o swobodnym przepływie takich danych⁽²⁾.
- (13) Wszystkie informacje zawarte w licencji, uzupełniającym zaświadczeniu zharmonizowanym oraz w rejestrach muszą być wykorzystane przez krajowy organ bezpieczeństwa w celu ułatwienia oceny przyznawania świadectw pracownikom, przewidzianej w art. 10 i 11 dyrektywy 2004/49/WE w sprawie bezpieczeństwa kolei, oraz w celu przyspieszenia wydawania poświadczeń w zakresie bezpieczeństwa, przewidzianych w tych samych artykułach.
- (14) Środki niezbędne dla wdrożenia niniejszej dyrektywy powinny zostać przyjęte zgodnie z decyzją Rady 1999/468/WE z dnia 28 czerwca 1999 r. ustanawiającą warunki wykonywania uprawnień wykonawczych przyznanych Komisji⁽³⁾.
- (15) Państwa Członkowskie muszą zapewnić inspekcje i ustanowić kary stosowne do naruszeń krajowych przepisów wdrażających niniejszą dyrektywę.
- (16) Aby transport kolejowy mógł w dalszym ciągu skutecznie funkcjonować, maszyniści pociągów, którzy już pracują w swoim zawodzie przed wejściem w życie niniejszej dyrektywy, muszą zachować swoje nabyte prawa w czasie okresu przejściowego.
- (17) **Zastępowanie krajowych przepisów w sprawie przyznawania świadectw maszynistom postanowieniami niniejszej dyrektywy odbywać się winno stopniowo i w taki sposób, aby pociągało to za sobą jak najmniejsze obciążenie dla przedsiębiorstw kolejowych i zarządców infrastruktury. W tym celu należy zwrócić się w szczególności do tych podmiotów, by określiły sposób uwzględniania zdobytego doświadczenia dla celów przyznawania licencji i zaświadczeń zgodnie z niniejszą dyrektywą.**
- (18) Skoro wspólne ramy regulacyjne dotyczące przyznawania świadectw **maszynistom i** członkom personelu pociągów zajmującym się prowadzeniem lokomotyw i pociągów w przewozie pasażerów i towarów nie mogą zostać ustalone przez Państwa Członkowskie, Wspólnota może podjąć działania zgodnie z zasadą subsydiarności, określoną w art. 5 Traktatu. Zgodnie z zasadą proporcjonalności, określoną w tymże artykule, niniejsza dyrektywa nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tych celów.

PRZYJMUJĄ NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

ROZDZIAŁ I

PRZEDMIOT, ZAKRES I DEFINICJE

Artykuł 1

Przedmiot

Niniejsza dyrektywa ustala warunki i procedury przyznawania świadectw **maszynistom i personelowi** pociągów, zajmującemu się prowadzeniem lokomotyw i pociągów w sieci kolejowej Wspólnoty. W tym kontekście ustala również zadania przypadające właściwym władzom Państw Członkowskich, maszynistom i innym uczestnikom sektora, w szczególności przedsiębiorstwom kolejowym, osobom zarządzającym infrastrukturą i ośrodkiem szkoleniowym.

Zatrudnienie **maszynistów i** członków personelu pociągów, którym przyznano świadectwa zgodnie z niniejszą dyrektywą, nie zwalnia przedsiębiorstw kolejowych i zarządców infrastruktury z obowiązku utworzenia systemu monitorowania i wewnętrznej kontroli kompetencji i postępowania własnych **maszynistów i** personelu pociągów zgodnie z art. 9 dyrektywy 2004/49/WE w sprawie bezpieczeństwa kolei i z załącznikiem III do tejże dyrektywy. Świadectwo nie zwalnia ani przedsiębiorstwa kolejowego, ani zarządcy infrastruktury od odpowiedzialności w zakresie bezpieczeństwa i, w szczególności, szkolenia własnych pracowników.

⁽¹⁾ Dz.U. L 281 z 23.11.1995, str. 31. Dyrektywa ostatnio zmieniona rozporządzeniem (WE) nr 1882/2003 (Dz.U. L 284 z 31.10.2003, str. 1).

⁽²⁾ Dz.U. L 8 z 12.1.2001, str. 1.

⁽³⁾ Dz.U. L 184 z 17.7.1999, str. 23.

Środa, 28 września 2005 r.

Artykuł 2

Definicje

Dla celów niniejszej dyrektywy:

- a) „właściwe władze” oznaczają władze powołane przez Państwa Członkowskie do wydawania licencji maszynisty po ustaleniu, że *kandydaci spełniają* niezbędne wymagania. Jest to krajowy organ bezpieczeństwa utworzony zgodnie z art. 16 dyrektywy 2004/49/WE;
- b) „maszynista”: *oznacza osobę zdolną do prowadzenia w sposób samodzielny, odpowiedzialny i bezpieczny, **regularnie lub sporadycznie, pociągów, w tym pojazdów trakcyjnych silnikowych, wagonów silnikowych***, lokomotyw manewrowych i pociągów roboczych lub pociągów przeznaczonych do kolejowego przewozu pasażerów lub towarów. Zadania maszynisty są określone w załączniku II do niniejszej dyrektywy;
- c) „personel pociągów”: *oznacza **pracowników, którzy nie są** maszynistami pociągu, **ale którzy, będąc** obecni w lokomotywie lub pociągu, **stale lub sporadycznie wykonują zadania w zakresie bezpieczeństwa wewnątrz i na zewnątrz pociągu***, i których kwalifikacje zawodowe przyczyniają się w związku z tym do bezpieczeństwa ruchu ***pociągu oraz przewożonych pasażerów lub towarów***;
- d) „instytucja zarządzająca infrastrukturą” oznacza każdy podmiot lub przedsiębiorstwo odpowiedzialne w szczególności za budowę i utrzymanie infrastruktury kolejowej lub jakiegokolwiek jej części, jak określono w art. 3 dyrektywy 91/440/EWG;
- e) „przedsiębiorstwo kolejowe” oznacza każde przedsiębiorstwo publiczne lub prywatne, którego działalność polega na świadczeniu usług w zakresie kolejowego przewozu towarów i/lub pasażerów; obejmuje to także przedsiębiorstwa, które zajmują się jedynie zapewnianiem trakcji;
- f) „techniczne specyfikacje interoperacyjności” lub „TSI” oznaczają specyfikacje przyjęte w *dyrektywach 96/48/WE i 2001/16/WE*, których należy przestrzegać w celu zapewnienia interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei;
- g) „Agencja” oznacza Europejską Agencję Kolejową powołaną *rozporządzeniem (WE) nr 881/2004*;
- h) „poświadczenie w zakresie bezpieczeństwa” oznacza zaświadczenie wydane przedsiębiorstwu kolejowemu przez krajowy organ bezpieczeństwa zgodnie z art. 10 dyrektywy 2004/49/WE;
- i) „świadczenie bezpieczeństwa” oznacza zaświadczenie wydane przedsiębiorstwu kolejowemu przez organ bezpieczeństwa zgodnie z art. 11 dyrektywy 2004/49/WE;
- j) „ośrodek szkoleniowy” oznacza jednostkę akredytowaną lub uznaną przez właściwą władzę dla celów organizowania kursów szkoleniowych.

Artykuł 3

Zakres

Niniejsza dyrektywa dotyczy przyznawania świadectw dla **maszynistów i** personelu pociągów, zajmującego się prowadzeniem lokomotyw i pociągów w sieci kolejowej Wspólnoty w imieniu przedsiębiorstwa kolejowego, od którego wymaga się poświadczenia w zakresie bezpieczeństwa lub zarządcy infrastrukturą, od którego wymaga się świadectwa bezpieczeństwa.

ROZDZIAŁ II

PRYZNAWANIE ŚWIADECTW MASZYNISTOM

Artykuł 4

Wspólnotowy wzór dokumentacji

1. Wszyscy maszyniści muszą być w wymaganym stopniu sprawni i mieć niezbędne kwalifikacje do prowadzenia pociągów, a także posiadać następujące dokumenty:
 - a) licencję potwierdzającą tożsamość maszynisty i organu wydającego świadectwo oraz określającą okres ważności. Licencja ta stanowi własność maszynisty i jest wydawana, na podstawie wniosku, maszynistom spełniającym minimalne wymogi w zakresie sprawności fizycznej i umysłowej, wykształcenia i ogólnych umiejętności zawodowych. Licencja odpowiada wymaganiom zawartym w załączniku I;

Środa, 28 września 2005 r.

- b) zaświadczenie zharmonizowane stwierdzające, że posiadacz przeszedł szkolenie uzupełniające w ramach systemu zarządzania bezpieczeństwem przedsiębiorstwa kolejowego lub, w przypadku maszynistów zatrudnionych przez instytucję zarządzającą infrastrukturą, systemu zarządzania bezpieczeństwem tej instytucji, określające infrastruktury, na jakich posiadacz jest upoważniony do prowadzenia pociągów oraz tabor, do prowadzenia którego posiadacz jest upoważniony. Zaświadczenie zharmonizowane odpowiada wymaganiom zawartym w załączniku I.
2. Uzupełniające zaświadczenie zharmonizowane upoważnia do prowadzenia pociągu w jednej lub **obu** spośród następujących kategorii:
- a) kategoria A: lokomotywy manewrowepociągi robocze **oraz** pojazdy służące do konserwacji torów;
- b) kategoria B: przewóz pasażerów **i/lub towarów**.
3. Mając na względzie licencję, o której mowa w ust. 1 lit. a), ogólny system uznawania kwalifikacji zawodowych ustanowiony przez dyrektywę Rady 92/51/EWG⁽¹⁾ będzie w dalszym ciągu obowiązywał w odniesieniu do uznawania kwalifikacji zawodowych maszynistów, którzy są narodowości jednego z Państw Członkowskich i uzyskali świadectwo ukończenia szkolenia w kraju trzecim. Maszynistom, których kwalifikacje zawodowe zostaną uznane na tej podstawie, należy wydać świadectwa zgodnie z niniejszą dyrektywą.

Artykuł 5

Organy wydające

1. Licencja, o której mowa w art. 4 ust. 1 lit. a), wydawana jest przez właściwe władze, o których mowa w art. 2 lit. a). Właściwe władze mogą przekazać to zadanie jedynie na warunkach przewidzianych w art. 17.
2. Zaświadczenie zharmonizowane, o którym mowa w art. 4 ust. 1 lit. b) jest wydawane przez przedsiębiorstwo kolejowe, które zatrudnia maszynistę lub, gdy to stosowne, przez instytucję zarządzającą infrastrukturą.

Artykuł 6

Wzajemne uznawanie

1. Po wydaniu licencji i uzupełniającego zaświadczenia zharmonizowanego maszynistom zgodnie z niniejszą dyrektywą, mogą oni prowadzić pociągi pod warunkiem, że przedsiębiorstwo kolejowe lub instytucja zarządzająca infrastrukturą odpowiedzialna za dany przewóz posiada poświadczenie w zakresie bezpieczeństwa lub świadectwo bezpieczeństwa, i jedynie na sieci objętej zarówno przez uzupełniające zaświadczenie zharmonizowane jak i poświadczenie w zakresie bezpieczeństwa, lub przez świadectwo bezpieczeństwa.
2. Licencje wydawane przez jedno Państwo Członkowskie zgodnie z niniejszą dyrektywą są wzajemnie uznawane przez pozostałe Państwa Członkowskie.

ROZDZIAŁ III

WARUNKI I PROCEDURA UZYSKIWANIA LICENCJI I UZUPEŁNIAJĄCEGO ZAŚWIADCZENIA ZHARMONIZOWANEGO

Artykuł 7

Minimalne wymagania

Aby uzyskać licencję, kandydat musi spełniać minimalne wymagania, wyszczególnione w art. 8 i 9 oraz w art. 11 ust. 1 i 2.

⁽¹⁾ Dz.U. L 209 z 24.7.1992, str. 25. Dyrektywa ostatnio zmieniona decyzją Komisji 2004/108/WE (Dz.U. L 32 z 5.2.2004, str. 15).

Środa, 28 września 2005 r.

Aby uzyskać uzupełniające zaświadczenie zharmonizowane, kandydat musi posiadać licencję i spełniać minimalne wymagania wyszczególnione w art. 10 i 11 ust. 1, 3 i 4.

Bez uszczerbku dla art. 6, dane Państwo Członkowskie może zastosować surowsze wymagania w odniesieniu do wydawania licencji na swoim terytorium.

Artykuł 8

Minimalny wiek

Kandydat musi mieć co najmniej 20 lat. Państwa Członkowskie mogą jednak przyznawać licencje *kandydatom* od momentu ukończenia przez niego 18 roku życia, przy czym ważność takiej licencji ogranicza się wówczas do terytorium wydającego ją Państwa Członkowskiego.

Artykuł 9

Szkolenie i podstawowe umiejętności

1. Kandydat musi przejść podstawowe szkolenie równoważne z poziomem 3, o czym stanowi decyzja Rady 85/368/EWG z dnia 16 lipca 1985 r. w sprawie porównywalności kwalifikacji wynikających z kształcenia zawodowego między Państwami Członkowskimi Wspólnoty Europejskiej⁽¹⁾ i spełniać wymagania określone w załączniku III.
2. Kandydat potwierdza swą sprawność fizyczną i umysłową przechodząc pomyślnie badanie lekarskie, przeprowadzane przez lekarza medycyny, uznanego przez właściwe władze. Badanie musi obejmować przynajmniej kryteria wskazane w załączniku III, pkt 2.1 i 4.
3. Kandydat wykazuje przydatność psychologiczną przechodząc pomyślnie badanie przeprowadzane **lub nadzorowane** przez psychologa **lub lekarza** uznanego przez właściwy organ. Badanie obejmuje przynajmniej kryteria, wskazane w załączniku III, punkt 2.2.
4. Kryterium podstawowej znajomości języków obcych, o którym mowa w załączniku III pkt 5, musi zostać spełnione i jest sprawdzane zawsze wtedy, gdy maszynista musi prowadzić pociąg na nowych infrastrukturach, co pociąga za sobą nowe wymagania językowe.

Artykuł 10

Doświadczenie zawodowe

Bez uszczerbku dla art. 6, Państwo Członkowskie może, na swoim terytorium, zażądać od kandydata przedstawienia dowodu przynajmniej dwuletniego doświadczenia zawodowego w kategorii A, określonej w art. 4 ust. 2 lit. a), zanim będzie on mógł przejść do **kategorii B**.

Bez uszczerbku dla art. 6, do wykonywania pracy w transporcie transgranicznym wymaga się przynajmniej trzyletniego doświadczenia w kategorii B (określonej w art. 4 ust. 2 lit. b).

Artykuł 11

Kwalifikacje zawodowe

1. Kandydat musi przejść pełen program szkoleniowy, opisany w załączniku IV pkt 1, składający się z części dotyczącej licencji oraz części dotyczącej uzupełniającego zaświadczenia zharmonizowanego. Metoda szkolenia musi spełniać kryteria zawarte w załączniku IV pkt 2 i 3.
2. Kandydat musi mieć zdany egzamin sprawdzający jego wiedzę ogólną dotyczącą zawodu; egzamin ten obejmuje przynajmniej ogólne tematy wymienione w załączniku V.

⁽¹⁾ Dz.U. L 199 z 31.7.1985, str. 56.

Środa, 28 września 2005 r.

3. Kandydat musi mieć zdany egzamin sprawdzający jego wiedzę zawodową w zakresie taboru, dla którego występuje o uzupełniające zaświadczenie zharmonizowane; egzamin ten obejmuje przynajmniej ogólne tematy wymienione w załączniku VI.

4. Kandydat musi mieć zdany egzamin sprawdzający jego wiedzę zawodową w zakresie infrastruktury, dla których występuje o zaświadczenie zharmonizowane. Egzamin ten obejmuje przynajmniej ogólne tematy, wymienione w załączniku VII. W stosownych przypadkach, egzamin obejmuje także znajomość języka zgodnie z art. 9 ust. 4.

Artykuł 12

Wystąpienie z wnioskiem o licencję

1. Właściwe władze opublikują procedurę, której należy przestrzegać przy uzyskiwaniu licencji, łącznie z niezbędnymi formularzami.
2. Wszystkie wnioski o licencję są składane do właściwych władz przez pracodawcę kandydata na maszynistę lub przez samego kandydata.
3. Wnioski złożone do właściwych władz mogą dotyczyć:
 - a) przyznania nowej licencji: może to odnosić się do początkującego maszynisty lub osoby będącej już maszynistą przed wejściem w życie niniejszej dyrektywy, albo wystąpienia o wtórnik;
 - b) uaktualniania: jedna lub więcej danych uległo zmianie i muszą zostać uaktualnione.

Artykuł 13

Przyznanie licencji

Właściwe władze przyznają licencję nie później niż trzy tygodnie po otrzymaniu wszystkich niezbędnych dokumentów.

Licencja wydawana jest w oficjalnym języku (językach) tego Państwa Członkowskiego, które ją przyznało. Licencja musi być odnawiana co pięć lat.

Licencja stanowi własność maszynisty i wydawana jest jako pojedynczy oryginał. Jakikolwiek powielanie licencji, inne niż przez właściwe władze w przypadku wystąpienia o wtórnik, jest zabronione.

Artykuł 14

Minimalne wymogi w zakresie monitorowania

1. W celu zachowania licencji i zaświadczenia zharmonizowanego, ich posiadacz przechodzi okresowe badania i/lub testy w zakresie wymagań o których mowa w art. 9 i 11. Obowiązuje następująca minimalna częstotliwość:
 - a) badania lekarskie (sprawność fizyczna i umysłowa): co trzy lata do 55 roku życia, a następnie co rok;
 - b) znajomość **infrastruktur (w tym tras i zasad korzystania): co dwa lata lub po każdej, ponad rocznej nieobecności na danej trasie;**
 - c) znajomość taboru: **co dwa lata;**
 - d) **aktualizacja ogólnych umiejętności zawodowych oraz wiedzy w zakresie przepisów dotyczących ruchu i bezpieczeństwa stanowi przedmiot corocznego szkolenia ustawicznego.**

Środa, 28 września 2005 r.

Dla każdej z powyższych okresowych kontroli, przedsiębiorstwo kolejowe potwierdza, poprzez oświadczenie w zaświadczeniu zharmonizowanym i w rejestrze przewidzianym w art. 20, że maszynista spełnił powyższe wymagania.

2. Dla celów utrzymania uzupełniającego zaświadczenia zharmonizowanego, przedsiębiorstwa kolejowe i zarządcy infrastruktury przyjmują, w kontekście swych systemów zarządzania bezpieczeństwem, utworzonych zgodnie z art. 9 dyrektywy 2004/49/WE, środki (np. prowadzenie pociągu pod nadzorem) oraz ustalają terminy ważności dotyczące umiejętności odnoszących się do korzystania z linii lub taboru, a gdy to konieczne języków, po przekroczeniu których maszyniści nie mogą korzystać z linii lub taboru których dotyczą ich uzupełniające zharmonizowane zaświadczenia po upływie tych terminów.

Artykuł 15

Przerwanie zatrudnienia

Jeśli maszynista nie jest już zatrudniany przez przedsiębiorstwo kolejowe **lub zarządcę infrastruktury**, informują one o tym natychmiast właściwy organ.

Licencja zachowuje ważność bez uszczerbku dla art. 14.

Uzupełniające zaświadczenie zharmonizowane traci ważność w chwili przerwania zatrudnienia. **Jednakże, i zgodnie z art. 20 ust. 2, przedsiębiorstwo kolejowe, którego to dotyczy, jest zobowiązane do zachowania dowodu w swoim rejestrze. Maszyniści zachowują kopię uzupełniającego zaświadczenia zharmonizowanego, które uzyskali.**

Mogą oni powoływać się na nie wobec innego przedsiębiorstwa kolejowego lub zarządcy infrastruktury, by mogły one dostosować jego szkolenie w celu wydania nowego uzupełniającego zaświadczenia zharmonizowanego.

Artykuł 16

Poprawki i wycofania

1. W razie wystąpienia jakiegokolwiek zmiany w stanie zdrowia maszynisty, która może poddać w wątpliwość jego przydatność do zawodu oraz dalszą ważność jego licencji lub uzupełniającego zaświadczenia zharmonizowanego, odpowiednio pracodawca lub maszynista informują niezwłocznie właściwe władze.

2. W razie stwierdzenia przez właściwą władzę **lub poinformowania jej**, że maszynista nie spełnia już jednego lub więcej wymaganych wymogów, niezwłocznie cofa ona licencję i **niezwłocznie** informuje zainteresowaną osobę i jej pracodawcę o swej uzasadnionej decyzji, bez uszczerbku dla prawa do odwołania się, przewidzianego w art. 19. Zawieszenie jest tymczasowe lub stałe w zależności od skali problemów, jakie powstały dla bezpieczeństwa kolei. Właściwa władza dokonuje aktualizacji rejestru, przewidzianego w art. 20. **Z chwilą poinformowania pracodawca cofa zaświadczenie zharmonizowane, czasowo bądź na stałe, w zależności od uzasadnienia, podanego przez właściwą władzę. Pracodawca dokonuje aktualizacji rejestru, przewidzianego w art. 20.**

Jeśli pracodawca stwierdzi, że maszynista nie spełnia już jednego lub więcej wymaganych warunków, natychmiast cofa licencję i **niezwłocznie informuje zainteresowaną osobę i właściwą władzę o swej uzasadnionej decyzji. Pracodawca dokonuje aktualizacji rejestru, przewidzianego w art. 20.**

3. Państwa Członkowskie zapewnią, by w przypadkach cofnięcia licencji lub dokumentów zharmonizowanych przewidziano niezależną ocenę oraz, w stosownych przypadkach, procedurę ich przywrócenia. **Zainteresowany pracownik ma prawo zażądać tej procedury.**

4. Państwa Członkowskie podejmują wszelkie niezbędne kroki, aby uniknąć ryzyka sfalszowania świadectw i ingerowania w rejestr przewidziany w art. 20. Od pracodawców wymaga się zapewnienia i kontrolowania, że licencje i zaświadczenia zharmonizowane ich maszynistów dopuszczonych do pracy są ważne.

Środa, 28 września 2005 r.

ROZDZIAŁ IV

ZADANIA I DECYZJE WŁAŚCIWYCH WŁADZ

Artykuł 17

Zadania właściwych władz

1. Właściwe władze wypełniają swoje zadania w sposób przejrzysty i wykluczający dyskryminację.

Reagują one szybko na wnioski o informacje i zgłaszają niezwłocznie wszelkie wnioski o dodatkowe informacje w czasie przygotowywania licencji.

2. *Zadania właściwego organu obejmują:*

- a) *wydawanie licencji po sprawdzeniu, że wszystkie warunki, określone w niniejszej dyrektywie, zostały spełnione, na podstawie niezbędnych dokumentów, przedłożonych przez kandydatów;*
- b) *zatwierdzanie i weryfikację systemów zarządzania bezpieczeństwem, zgodnie z dyrektywą 2004/49/WE;*
- c) *najważniejsze zadania kontrolne;*
- d) *zagwarantowanie jakości i obiektywizmu procedur szkoleniowych i egzaminacyjnych.*

3. Właściwe władze mogą przekazać lub podzlecać zadania, o których mowa w ust. 5, stronom trzecim pod warunkiem, że takie zadania mogą być zrealizowane przez upoważnionego przedstawiciela lub podwykonawcę bez jakiegokolwiek konfliktu interesów.

Zadania są przekazywane w sposób przejrzysty i wykluczający dyskryminację.

4. Kiedy właściwe władze przekazują lub podzlecają zadania przedsiębiorstwu kolejowemu, musi być spełniony przynajmniej jeden z dwóch następujących warunków:

- a) przedsiębiorstwo kolejowe przyznaje licencje jedynie swoim maszynistom;
- b) przedsiębiorstwo kolejowe nie korzysta z prawa wyłączności na rozpatrywanym terytorium w zakresie jakiegokolwiek z przekazanych lub podzleconych zadań.

5. Zadania, o których mowa w lit. a) – e), mogą być przekazane na warunkach załączonych do nich:

- a) sprawdzanie sprawności fizycznej i umysłowej przeprowadzają **lekarze specjalizujący się w medycynie pracy** lub instytuty medycyny pracy, akredytowane przez właściwą władzę;
- b) sprawdzanie przydatności psychologicznej przeprowadzają psycholodzy, **psycholodzy transportu** lub instytuty psychologii pracy, akredytowane przez właściwą władzę;
- c) sprawdzanie ogólnej wiedzy zawodowej przeprowadzają instytuty i egzaminatorzy, **jedni i drudzy** akredytowani przez właściwą władzę;
- d) przyznawanie nowych licencji i uaktualnianie licencji może być przekazane stronom trzecim akredytowanym przez właściwe władze;
- e) zadania dotyczące prowadzenia rejestru, przewidzianego w art. 20, mogą być przekazane stronom trzecim wyznaczonym przez właściwe władze.

6. Kiedy właściwe władze przekazują lub podzlecają zadania, od upoważnionego przedstawiciela lub podwykonawcy wymaga się, przy wykonywaniu takich zadań, wywiązywania się ze zobowiązań nałożonych na właściwe władze przez niniejszą dyrektywę.

7. Kiedy właściwe władze przekazują lub podzlecają zadania, muszą utworzyć system kontrolowania czy zadania te zostały zrealizowane, co umożliwi im upewnienie się, że warunki określone w ust. 3 i 4 są spełnione.

8. Sprawdzanie wiedzy zawodowej dotyczącej taboru i infrastruktury przeprowadza przedsiębiorstwo kolejowe.

Środa, 28 września 2005 r.

Artykuł 18

Akredytacja i uznawanie

Delegowanie zadań zgodnie z art. 17 możliwe jest tylko do osób lub jednostek już akredytowanych przez właściwą władzę lub przez organ akredytacyjny, ustanowiony przez dane Państwo Członkowskie. Procedura akredytacji opiera się na **kryteriach kompetencji, niezależności, bezstronności i braku konfliktu interesów** oraz na ocenie złożonego przez kandydatów *dossier*, zawierającego odpowiednie dowody ich umiejętności w odnośnym obszarze.

Państwo Członkowskie zapewnia publikację i aktualizację rejestru osób i jednostek akredytowanych zgodnie z niniejszą dyrektywą.

Bez uszczerbku dla postanowień ust. 1, Państwo Członkowskie może zastrzec, że osoba lub jednostka uznana zgodnie z niniejszą dyrektywą musi być uznana przez właściwą władzę lub organ wskazany przez Państwo Członkowskie. Uznawanie opiera się na kryteriach niezależności, umiejętności i bezstronności. W przypadkach jednak, gdy wchodzi w grę bardzo rzadka, specjalna umiejętność, możliwe jest uczynienie od tej reguły wyjątku z zastrzeżeniem wydania przez Komisję pozytywnej opinii zgodnie z procedurą przewidzianą w art. 31.

Artykuł 19

Decyzje właściwych władz

1. Właściwe władze przedstawiają uzasadnienie wydanych przez siebie decyzji.
2. Właściwe władze ustalają administracyjną procedurę odwoławczą, pozwalającą pracodawcom i maszynistom występować o zrewidowanie decyzji dotyczącej wszelkich wniosków, o których mowa w art. 12 lub wszelkich wycofań, o których mowa w art. 16 ust. 2.
3. Państwa Członkowskie podejmują niezbędne kroki w celu zapewnienia nadzoru prawnego nad decyzjami podejmowanymi przez właściwe władze.

Artykuł 20

Rejestry i wymiana informacji

1. Od właściwych władz wymaga się:
 - a) prowadzenia rejestru wszystkich licencji wydanych, tracących ważność, zmienionych, zawieszonych, anulowanych lub zgłoszonych jako utracone lub zniszczone. Rejestr ten musi zawierać dane zawarte w każdej licencji, które mogą być wyszukane przy użyciu krajowego numeru przydzielonego każdemu maszyniście. Będzie on poddawany regularnemu uaktualnianiu;
 - b) dostarczania informacji o stanie takich licencji właściwym władzom innych Państw Członkowskich, Agencji i każdemu pracodawcy maszynistów, który chce poznać lub sprawdzić konkretne dane podczas procedury naboru pracowników.
2. Od przedsiębiorstw kolejowych wymaga się:
 - a) prowadzenia rejestru wszystkich uzupełniających zaświadczeń zharmonizowanych wydanych, tracących ważność, zmienionych, zawieszonych, anulowanych lub zgłoszonych jako utracone lub zniszczone. Rejestr ten musi zawierać dane zawarte w każdym zaświadczeniu, jak również dane dotyczące okresowych kontroli przewidzianych w art. 14. Będzie on poddawany regularnemu uaktualnianiu;
 - b) prowadzenia współpracy z właściwymi władzami Państwa tam, gdzie mają one swoją siedzibę, w celu wzajemnego połączenia ich rejestru z rejestrem prowadzonym przez właściwe władze, tak aby umożliwić im natychmiastowy dostęp do potrzebnych danych;
 - c) dostarczania informacji o stanie takich zaświadczeń właściwym władzom innych Państw Członkowskich.
3. Właściwe władze prowadzą współpracę z Agencją w celu zapewnienia interoperacyjności rejestrów. W tym celu Komisja przyjmuje, zgodnie z procedurą omówioną w art. 31 ust. 2 oraz na podstawie projektu opracowanego przez Agencję, podstawowe parametry rejestrów, które mają zostać utworzone, takie jak dane podlegające rejestracji, ich format i protokół wymiany danych.

Środa, 28 września 2005 r.

4. Właściwe władze upewniają się, że rejestry utworzone przez nie zgodnie z ust. 1 oraz sposób funkcjonowania takich rejestrów są zgodne z dyrektywą 95/46/WE.

5. Agencja upewnia się, że system utworzony zgodnie z ust. 2 lit. a) i b) jest zgodny z rozporządzeniem (WE) nr 45/2001.

6. Maszynista musi mieć w każdym momencie dostęp do dotyczących go danych, przechowywanych w rejestrze właściwych władz oraz rejestrze przedsiębiorstw kolejowych i na żądanie musi otrzymać kopię tych danych.

ROZDZIAŁ V

SZKOLENIE MASZYNISTÓW

Artykuł 21

Szkolenia

1. Procedura, której należy przestrzegać mając na celu uzyskanie licencji, przewidziana w art. 12 ust. 1, musi obejmować program szkolenia niezbędny do spełnienia wymogów kwalifikacji zawodowych, o których mowa w art. 11.

Cele tego szkolenia zostały określone w załączniku V. Mogą one być uzupełnione:

- a) stosownymi technicznymi specyfikacjami interoperacyjności; lub
- b) kryteriami proponowanymi przez Agencję w myśl art. 17 rozporządzenia (WE) nr 881/2004 i przyjętymi przez Komisję zgodnie z procedurą określoną w art. 31 ust. 2.

2. Procedura, której należy przestrzegać mając na celu uzyskanie zaświadczenia zharmonizowanego, jest specyficzna dla każdego przedsiębiorstwa kolejowego. Cele programu szkolenia zostały wyszczególnione w art. 11 i, bardziej szczegółowo, w załącznikach VI i VII.

3. W myśl art. 13 dyrektywy 2004/49/WE, Państwa Członkowskie podejmują działania w celu zapewnienia, że maszyniści mają sprawiedliwy i niedyskryminujący dostęp do szkoleń niezbędnych dla spełnienia warunków uzyskania licencji i uzupełniającego zaświadczenia zharmonizowanego.

Artykuł 22

Finansowanie szkoleń

Przedsiębiorstwa kolejowe oraz zarządcy infrastruktury ponoszą odpowiedzialność umowną za szkolenie zawodowe, zarówno gdy chodzi o szkolenie podstawowe, jak też o dalsze szkolenia.

Przedsiębiorstwo kolejowe lub zarządca infrastruktury zatrudniające maszynistę, którego szkolenie zostało sfinansowane w całości lub częściowo przez inne przedsiębiorstwo kolejowe lub zarządcę infrastruktury, w którym maszynista przerwał zatrudnienie na własną prośbę po okresie zatrudnienia krótszym niż pięć lat, zwraca on temu przedsiębiorstwu lub zarządcy infrastruktury koszt tego szkolenia.

Szczegółowe warunki wdrożenia tego postanowienia zostaną ustanowione na podstawie zalecenia Agencji w ramach art. 17 rozporządzenia (WE) nr 881/2004.

Artykuł 23

Egzaminy

Określenie egzaminów i egzaminatorów, których zadaniem ma być sprawdzanie niezbędnych kwalifikacji zawodowych, następuje przy ustalaniu procedury prowadzącej do uzyskania licencji, przewidzianej w art. 12 ust. 1 i uzupełniającego zaświadczenia zharmonizowanego. Egzaminy te są nadzorowane przez komisje selekcyjne, składające się z egzaminatorów, którzy są kompetentni, **niezależni, bezstronni i wolni od jakiegokolwiek konfliktu interesów. Egzaminatorzy sprawdzający kompetencje, wymagane dla uzyskania licencji akredytowani są zgodnie z art. 18.**

Środa, 28 września 2005 r.

Wybór egzaminatorów i egzaminów jest regulowany przez kryteria wspólnotowe zaproponowane przez Agencję i przyjęte przez Komisję zgodnie z procedurą ustaloną w art. 31 ust. 2. W przypadku braku takich kryteriów wspólnotowych właściwe władze ustanawiają kryteria krajowe.

ROZDZIAŁ VI

OCENA

Artykuł 24

Normy jakości

Właściwe władze zapewniają, że wszystkie zadania związane ze szkoleniami, oceną umiejętności, uaktualnianiem licencji i zaświadczeń uzupełniających podlegają stałemu monitorowaniu zgodnie z systemem norm jakości opracowanym w taki sposób, aby zagwarantować osiągnięcie celów wyszczególnionych w niniejszej dyrektywie w odniesieniu do podstawowych wymogów i kwalifikacji zawodowych.

Artykuł 25

Niezależna ocena

1. Niezależna ocena procedur zdobywania i oceny wiedzy, zrozumienia, umiejętności i kompetencji, a także systemu wydawania licencji i uzupełniającego zaświadczenia zharmonizowanego prowadzona jest w każdym Państwie Członkowskim nie rzadziej niż co pięć lat. Ocena ta jest prowadzona przez wykwalifikowane osoby, które same nie są zaangażowane w rozpatrywaną działalność.
2. Wyniki tych niezależnych ocen są należycie udokumentowane i podane do wiadomości zainteresowanych właściwych władz. Jeżeli wystąpi taka potrzeba, Państwa Członkowskie podejmą odpowiednie kroki mające na celu zaradzenie wszelkim niedociągnięciom ujawnionym w wyniku niezależnej oceny.

ROZDZIAŁ VII

PRYZYNAWANIE ŚWIADECTW CZŁONKOM PERSONELU POCIĄGÓW

Artykuł 26

Sprawozdanie w sprawie innych członków personelu pociągów

Każdy członek personelu pociągu musi posiadać świadectwo wydane przez właściwą władzę zgodnie z postanowieniami niniejszego artykułu.

Do dnia 1 stycznia 2009 r. Europejska Agencja Kolejowa (ERA) rozważy charakterystyki i zadania innych członków personelu pociągów w świetle ich wzajemnego wpływu na bezpieczeństwo transportu. Na tej podstawie, zgodnie z art. 17 rozporządzenia (WE) 881/2004, Agencja sporządzi zalecenia dotyczące przyznawania świadectw personelowi pociągów zgodnie z niniejszą dyrektywą i z ujednoliconymi europejskimi standardami kwalifikacji.

Na podstawie tych zaleceń Komisja przyjmuje system świadectw dla personelu pociągów zgodnie z procedurą wymienioną w art. 31 ust. 2. Po jego przyjęciu system stanie się integralną częścią niniejszej dyrektywy i zostanie włączony do niej w formie załącznika.

Do czasu przyjęcia systemu, stosowane są właściwe TSI, przyjęte na mocy dyrektyw 96/48/WE oraz 2001/16/WE.

W przypadku braku takowych regulacji wspólnotowych właściwe organy ustalają i publikują minimalne wymogi, które należy spełnić.

Środa, 28 września 2005 r.

ROZDZIAŁ VIII

INSPEKCJE I KARY

Artykuł 27

Kontrole państwowe

1. Właściwe władze mogą w każdej chwili podjąć kroki w celu sprawdzenia, w pociągach kursujących na obszarze podległym ich kontroli, czy pracownicy prowadzący pociąg są w posiadaniu dokumentów wydanych stosownie z niniejszą dyrektywą.
2. Pomimo weryfikacji, jaką przewidziano w ust. 1, w przypadku zaniedbania na stanowisku pracy od maszynistów może być wymagane wykazanie odpowiednich kompetencji. Takie wykazanie może na ogół polegać na sprawdzeniu zgodności z wymaganiami wyszczególnionymi w art. 11 ust. 3 i 4.
3. Właściwe władze mogą przeprowadzić dochodzenie administracyjne dotyczące stosowania się do niniejszej dyrektywy maszynistów, przedsiębiorstw kolejowych, instytucji zarządzających infrastrukturą, osób oceniających i ośrodków szkoleniowych, prowadzących działalność w zakresach podległych ich kontroli.
4. Jeżeli właściwe władze uznają, że licencja wydana przez właściwe władze w innym Państwie Członkowskim nie jest zgodna z odpowiednimi kryteriami, mogą się zwrócić do tych władz i wnioskować o przeprowadzenie dalszej kontroli lub o wycofanie tej licencji. Władze, które wydały daną licencję, rozpatrują wnioski w terminie trzech tygodni i powiadamiają władze wnioskujące o swojej decyzji.
5. Jeżeli właściwe władze uznają, że zaświadczenie zharmonizowane nie jest zgodne z odpowiednimi kryteriami, mogą się zwrócić do przedsiębiorstwa kolejowego i wnioskować o przeprowadzenie dalszej kontroli lub o wycofanie tego zaświadczenia zharmonizowanego.
6. Jeżeli Państwo Członkowskie uzna, że decyzja podjęta przez właściwe władze w innym Państwie Członkowskim zgodnie z ust. 4 nie jest zgodna z odpowiednimi kryteriami, sprawa jest kierowana do Komisji, która wydaje swoją opinię w terminie trzech miesięcy. W razie konieczności zainteresowanemu Państwu Członkowskiemu zostaną zaproponowane środki korygujące. W przypadku braku porozumienia lub kwestii spornych, sprawa jest kierowana do Komitetu, o którym mowa w art. 31 ust. 1, Komisja zaś podejmuje wszelkie niezbędne kroki zgodnie z procedurą określoną w art. 31 ust. 2.

Artykuł 28

Kary

Państwa Członkowskie ustanawiają zasady w sprawie kar stosowanych w przypadku naruszenia przepisów krajowych przyjętych zgodnie z niniejszą dyrektywą, i podejmują wszelkie kroki niezbędne do zapewnienia, że zostały one wdrożone. Przewidziane kary muszą być skuteczne, proporcjonalne, niedyskryminujące i odstrasżające. Państwa Członkowskie powiadamiają Komisję o tych przepisach najpóźniej w terminie określonym w art. 34, a także powiadamiają ją niezwłocznie o wszelkich późniejszych zmianach mających na nie wpływ.

ROZDZIAŁ IX

POSTANOWIENIA KOŃCOWE

Artykuł 29

Derogacje

Państwa Członkowskie mogą wyłączyć ze środków, które przyjmują do wdrożenia niniejszej dyrektywy:

- a) sieci metra, tramwajów i inne systemy lekkiej kolei;
- b) sieci, które są oddzielone funkcjonalnie od reszty systemu kolejowego i przeznaczone do prowadzenia pasażerskich przewozów lokalnych, miejskich lub podmiejskich, a także przedsiębiorstwa funkcjonujące wyłącznie na tych sieciach;

Środa, 28 września 2005 r.

- c) infrastrukturę kolejową należącą do właścicieli prywatnych, która jest użytkowana wyłącznie przez właścicieli tej infrastruktury do prowadzenia ich własnych przewozów towarowych;
- d) **odcinki torów, które są zamknięte dla normalnego ruchu w celu konserwacji, odnawiania lub modernizacji sieci kolejowych.**

Artykuł 30

Zmiany w załącznikach

Załączniki będą dostosowywane do postępu naukowego i technicznego zgodnie z procedurą określoną w art. 31 ust. 2, z **pełnym poszanowaniem procedur i kompetencji przyznanych przez rozporządzenie (WE) nr 881/2004, w szczególności jego artykułów 3, 4, 6, 12 oraz 17.**

W procesie dostosowywania załączników uczestniczyć będą partnerzy społeczni w ramach społecznego komitetu dialogu sektorowego, utworzonego decyzją 98/500/WE⁽¹⁾.

Artykuł 31

Komitet

1. Komisja jest wspierana przez Komitet utworzony na mocy art. 21 dyrektywy 96/48/WE.
2. W przypadku, gdy dokonywane jest odniesienie do tego ustępu, zastosowanie ma procedura regulacyjna określona w art. 5 i 7 decyzji 1999/468/WE, zgodnie z jej art. 8.

Okres przewidziany w art. 5 ust. 6 decyzji 1999/468/WE ustala się na trzy miesiące.

3. Komitet przyjmuje swoje przepisy proceduralne.

Artykuł 32

Sprawozdanie

Agencja oceni postęp w przyznawaniu świadectw maszynistom zgodnie z niniejszą dyrektywą **oraz inne zdarzenia w Państwach Członkowskich z zakresu zarządzania kompetencją maszynistów pociągów.** Przedłoży Komisji, najpóźniej do dnia **1 stycznia 2009 r.**, sprawozdanie uwzględniające, w odpowiednim przypadku, ulepszenia, jakie należy wprowadzić w systemie w zakresie procedur udzielania licencji i uzupełniających zaświadczeń zharmonizowanych, akredytacji ośrodków szkoleniowych i osób oceniających, systemu jakości wdrożonego przez właściwe władze, wzajemnego uznawania świadectw i mobilności na rynku pracy.

Komisja podejmie stosowne środki w oparciu o te zalecenia i zaproponuje, jeśli to konieczne, zmiany w niniejszej dyrektywie.

Artykuł 33

Współpraca

Państwa Członkowskie służą sobie wzajemnie pomocą przy wprowadzaniu w życie niniejszej dyrektywy.

⁽¹⁾ **Decyzja Komisji 98/500/WE z dnia 20 maja 1998 r. w sprawie ustanowienia Komitetów Dialogu Sektorowego promujących dialog między partnerami społecznymi na szczeblu europejskim** (Dz.U. nr L 225 z 12.8.1998, str. 27).
Decyzja zmieniona ostatnio aktem o przystąpieniu z 2003 roku.

Środa, 28 września 2005 r.

Artykuł 34

Transpozycja

1. Państwa Członkowskie wprowadzają w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne konieczne do zastosowania się do niniejszej dyrektywy najpóźniej do dnia **31 grudnia 2006 r.** *Informuj one o tym niezwłocznie Komisję.*

Przepisy przyjęte przez Państwa Członkowskie zawierają odniesienie do niniejszej dyrektywy lub odniesienie takie towarzyszy ich oficjalnej publikacji. Metody dokonywania takiego odniesienia określane są przez Państwa Członkowskie.

2. Państwa Członkowskie przekazują Komisji tekst podstawowych przepisów prawa krajowego przyjętych przez nie w zakresie objętym niniejszą dyrektywą. *Przekazują niezwłocznie Komisji tekst powyższych przepisów wraz z tabelą ekwiwalencyjną dotyczącą powyższych przepisów i niniejszej dyrektywy.*

Artykuł 35

Stopniowe wprowadzanie w życie

1. Niniejsza dyrektywa będzie wprowadzana w życie stopniowo wskazanymi poniżej etapami.
 - a) Podczas pierwszego etapu (2006-2008), Państwa Członkowskie dokonają transpozycji niniejszej dyrektywy do prawa krajowego. Utworzone zostaną rejestry, o których mowa w art. 20;
 - b) *Ze skutkiem od 1 stycznia 2007 r.* przyznawane będą świadectwa pierwszej grupie maszynistów zgodnie z niniejszą dyrektywą; chodzi o maszynistów, **którzy kierują lokomotywami i pociągami, mającymi prawo dostępu do wspólnotowej sieci kolejowej na podstawie dyrektywy 91/440/EWG, lub którzy kierują pociągami pasażerskimi, prowadzonymi na mocy porozumień z zakresu współpracy transgranicznej, zawartymi pomiędzy przedsiębiorstwami;**
 - c) *Ze skutkiem od 1 stycznia 2009 r. i zgodnie z planem przyznawania świadectw, który Komisja ma przyjąć zgodnie z art. 26,* przyznane będą świadectwa członkom personelu pociągów zgodnie z niniejszą dyrektywą;
 - d) *Ze skutkiem od 1 stycznia 2010 r.* przyznane będą świadectwa wszystkim innym maszynistom zgodnie z postanowieniami niniejszej dyrektywy.
2. *Na wniosek jakiegokolwiek Państwa Członkowskiego, Komisja zwróci się do Agencji z prośbą o przeprowadzenie, w konsultacji z zainteresowanym Państwem Członkowskim, analizy kosztów i zysków z zastosowania niniejszej dyrektywy odnośnie do maszynistów i personelu obsługujących pociągi działające wyłącznie na terytorium danego Państwa Członkowskiego. Analiza kosztów i zysków obejmie okres 10 lat i zostanie przedłożona Komisji pod koniec pierwszego etapu, wymienionego w ustępie 1a).*

Jeśli analiza kosztów i zysków wykaże, że koszty zastosowania dyrektywy odnośnie do takich maszynistów i członków personelu pociągów przekraczają korzyści, Komisja, zgodnie z procedurą wymienioną w art. 31 ust. 2, w ciągu 6 miesięcy od przedłożenia analizy kosztów i zysków podejmie w tej sprawie decyzję. Decyzja ta może wykluczyć takich maszynistów lub członków personelu pociągu z zastosowania ust. 1 pkt. c) i d) na okres do 10 lat.

3. Okres przejściowy jest określony jako okres rozpoczynający się z chwilą wejścia w życie niniejszej dyrektywy i kończący się po upływie dwóch lat od daty wydania decyzji w sprawie podstawowych parametrów zamieszczonych w rejestrach, jak przewidziano w art. 20. Podczas okresu przejściowego Państwa Członkowskie mogą przyznawać świadectwa maszynistom zgodnie z przepisami obowiązującymi w okresie poprzedzającym wejście w życie niniejszej dyrektywy w przypadku maszynistów, którzy pracowali w zawodzie lub którzy rozpoczęli zatwierdzone kształcenie i program szkoleniowy lub zatwierdzony kurs szkoleniowy w okresie poprzedzającym wejście w życie niniejszej dyrektywy.

Środa, 28 września 2005 r.

4. Do 2015 r. Państwa Członkowskie zastąpią wszystkie świadectwa wydane w okresie poprzedzającym wejście w życie niniejszej dyrektywy i w czasie okresu przejściowego licencjami i uzupełniającymi zaświadczeniami zharmonizowanymi zgodnie z niniejszą dyrektywą, **bez uszczerbku dla ust. 2.**

5. Wszyscy maszyniści, którym przyznano świadectwa zgodnie z przepisami stosowanymi w okresie poprzedzającym wejście w życie niniejszej dyrektywy, mogą nadal wykonywać swoje czynności zawodowe do 2010 r. w przypadku przewozów transgranicznych i do 2015 r. w innych przypadkach. Niniejsza dyrektywa nie przyznaje stosownym świadectwom żadnych praw wzajemnego uznania, aczkolwiek bez uszczerbku dla ogólnego systemu wzajemnego uznawania utworzonego na mocy dyrektywy 92/51/EWG, która będzie mieć zastosowanie do momentu zakończenia okresu przejściowego.

6. **Agencja może w dowolnym czasie** zbadać możliwość użycia karty elektronicznej zamiast licencji i uzupełniającego zaświadczenia zharmonizowanego, przewidzianych w art. 4. Taka karta elektroniczna miałaby tę przewagę, że łączyłaby w sobie te dwa dokumenty, a jednocześnie mogłaby być używana do innych zastosowań w dziedzinie bezpieczeństwa bądź do celów zarządzania maszynistami. W stosownych przypadkach Komisja przyjmie, zgodnie z procedurą określoną w art. 31 ust. 2 i na podstawie projektu przygotowanego przez Agencję, specyfikację techniczną i eksploatacyjną takiej karty elektronicznej.

Artykuł 36

Wejście w życie

Niniejsza dyrektywa wchodzi w życie następnego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Wspólnot Europejskich*.

Artykuł 37

Adresaci

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do Państw Członkowskich.

Sporządzono w Strasburgu, ...

W imieniu Parlamentu Europejskiego
Przewodniczący

W imieniu Rady
Przewodniczący

ZAŁĄCZNIK I

OBYWIAZUJĄCY WE WSPÓLNOCIE WZÓR LICENCJI I ZAŚWIADCZENIA UZUPEŁNIAJĄCEGO

1. Właściwości licencji

Właściwości fizyczne licencji maszynisty pociągu muszą być zgodne z normami ISO 7810 i 7816-1.

Metody weryfikowania właściwości licencji upoważniających do prowadzenia pociągów w celu zapewnienia ich zgodności z normami międzynarodowymi, muszą odpowiadać normie ISO 10373.

2. Treść zawarta w licencji

Przednia strona licencji musi zawierać:

- wyrazy „Licencja maszynisty pociągu” wydrukowane dużą czcionką w języku lub językach Państwa Członkowskiego wydającego licencję;
- nazwę Państwa Członkowskiego wydającego licencję (opcjonalnie);