

Czwartek, 18 stycznia 2007 r.

- uwzględniając art. 62 Regulaminu,
  - uwzględniając zalecenia do drugiego czytania przedstawione przez Komisję Transportu i Turystyki (A6-0480/2006),
1. zatwierdza wspólne stanowisko po poprawkach;
  2. zobowiązuje swojego przewodniczącego do przekazania stanowiska Parlamentu Radzie i Komisji.

## P6\_TC2-COD(2004)0048

**Stanowisko Parlamentu Europejskiego przyjęte w drugim czytaniu w dniu 18 stycznia 2007 r. w celu przyjęcia dyrektywy 2007/.../WE Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie przyznawania uprawnień maszynistom prowadzącym lokomotywy i pociągi i pozostałym członkom personelu pociągów wykonującym zadania w zakresie bezpieczeństwa w obrębie systemu kolejowego Wspólnoty**

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

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

uwzględniając wniosek Komisji,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego <sup>(1)</sup>,

uwzględniając opinię Komitetu Regionów <sup>(2)</sup>,

stanowiąc zgodnie z procedurą określoną w art. 251 Traktatu <sup>(3)</sup>,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Dyrektywa 2004/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie bezpieczeństwa kolei wspólnotowej <sup>(4)</sup> nakłada na zarządców infrastruktury i przedsiębiorstwa kolejowe obowiązek opracowania własnych systemów zarządzania bezpieczeństwem w taki sposób, aby dany system kolejowy był przynajmniej w stanie spełnić wspólne wymagania bezpieczeństwa (CST) i aby system ten odpowiadał krajowym przepisom w zakresie bezpieczeństwa oraz wymogom bezpieczeństwa określonym w technicznych specyfikacjach interoperacyjności (TSI), a także aby zastosowanie znalazły odnośne elementy wspólnych metod oceny bezpieczeństwa (CSM). Powyższe systemy zarządzania bezpieczeństwem przewidują, między innymi, programy i systemy szkolenia pracowników, które zapewniają utrzymanie ich kwalifikacji oraz należyte wykonywanie obowiązków.
- (2) Dyrektywa 2004/49/WE stanowi, że aby uzyskać dostęp do infrastruktury kolejowej, przedsiębiorstwo kolejowe musi posiadać certyfikat bezpieczeństwa.
- (3) Na mocy dyrektywy Rady 91/440/EWG z dnia 29 lipca 1991 r. w sprawie rozwoju kolei wspólnotowych <sup>(5)</sup>, licencjonowanym przedsiębiorstwom kolejowym od dnia 15 marca 2003 r. przysługiwało prawo dostępu do transeuropejskiej sieci towarowej w celu wykonywania międzynarodowych kolejowych przewozów towarowych, a najpóźniej od 2007 r. będzie przysługiwać prawo dostępu do całej sieci w celu wykonywania krajowych i międzynarodowych przewozów towarowych. Nieuchronnym skutkiem tego stopniowego rozszerzania praw dostępu będzie zwiększony przepływ maszynistów pociągów przez granice kraju. W rezultacie wzrastać będzie zapotrzebowanie na maszynistów przeszkolonych i uprawnionych na podstawie świadectwa do prowadzenia pociągów w co najmniej dwóch państwach członkowskich.

<sup>(1)</sup> Dz.U. C 221 z 8.9.2005, str. 64.

<sup>(2)</sup> Dz.U. C 71 z 22.3.2005, str. 26.

<sup>(3)</sup> Stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 28 września 2005 r. (Dz.U. C 227 E z 21.9.2006, str. 464), wspólne stanowisko Rady z dnia 14 września 2006 r. (Dz.U. C 289 E z 28.11.2006, str. 42) oraz stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 18 stycznia 2007 r.

<sup>(4)</sup> Dz.U. L 164 z 30.4.2004, str. 44. Sprostowanie w Dz.U. L 220 z 21.6.2004, str. 16.

<sup>(5)</sup> Dz.U. L 237 z 24.8.1991, str. 25. Dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą 2004/51/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz.U. L 164 z 30.4.2004, str. 164). Sprostowanie w Dz.U. L 220 z 21.6.2004, str. 58.

Czwartek, 18 stycznia 2007 r.

- (4) Badanie wykonane przez Komisję w 2002 roku wykazało, że przepisy państw członkowskich dotyczące warunków przyznawania uprawnień maszynistom pociągów znacznie różnią się między sobą. Aby zniwelować te różnice, powinno się przyjąć wspólnotowe zasady przyznawania uprawnień maszynistom pociągów, przy jednoczesnym utrzymaniu obecnego, wysokiego poziomu bezpieczeństwa systemu kolejowego na terytorium Wspólnoty.
- (5) Takie wspólnotowe zasady powinny przyczynić się również do realizacji celów polityki Wspólnoty w zakresie swobody przepływu pracowników, swobody przedsiębiorczości i swobody świadczenia usług w ramach wspólnej polityki transportowej, przy jednoczesnym unikaniu zakłóceń konkurencji.
- (6) Celem niniejszych wspólnych przepisów powinno być przede wszystkim ułatwienie przepływu maszynistów pociągów pomiędzy państwami członkowskimi oraz ułatwienie ich przepływu pomiędzy przedsiębiorstwami kolejowymi, natomiast w szerszym ujęciu uznawanie licencji oraz ujednoliconego świadectwa uzupełniającego przez wszystkie podmioty sektora kolejowego. W tym celu w niniejszych przepisach powinny zostać określone minimalne wymagania, których spełnienie pozwoli kandydatom na uzyskanie licencji lub ujednoliconego świadectwa uzupełniającego.
- (7) ***Niniejsza dyrektywa uzupełnia i wzoruje się w dużym stopniu na historycznym wspólnym porozumieniu, zawartym w dniu 27 stycznia 2004 r. między Stowarzyszeniem Kolei Europejskich (CER) z jednej strony, a Europejską Federacją Pracowników Transportu (ETF) z drugiej strony, w sprawie europejskiej licencji dla maszynistów wykonujących interoperacyjne usługi transgraniczne oraz w sprawie niektórych warunków pracy pracowników mobilnych skierowanych do wykonywania interoperacyjnych usług transgranicznych<sup>(1)</sup>.***
- (8) Nawet jeżeli dane państwo członkowskie wyłącza z zakresu stosowania niniejszej dyrektywy maszynistów pracujących wyłącznie w ramach systemów, sieci i infrastruktury kolejowej niektórych kategorii, to wyłączenie takie w żaden sposób nie powinno ograniczać obowiązku tego państwa członkowskiego w zakresie uznawania ważności licencji na całym terytorium Unii Europejskiej lub ważności ujednoliconych świadectw uzupełniających – w ramach odnośnej infrastruktury.
- (9) Wymogi powinny obejmować przynajmniej dolną granicę wieku, od której wolno prowadzić pociąg, zdolność fizyczną i psychiczną kandydata do wykonywania zawodu, doświadczenie zawodowe oraz znajomość pewnych zagadnień związanych z prowadzeniem pociągu, jak również wiedzę o infrastrukturze, w obrębie której maszyniści będą prowadzić pociąg, oraz język używany w ramach tej infrastruktury.
- (10) Aby racjonalizować koszty szkolenia odbywanego przez maszynistów w celu uzyskania ujednoliconego świadectwa uzupełniającego, powinno ono koncentrować się – na ile jest to możliwe i pożądane z punktu widzenia bezpieczeństwa – na tych szczególnych czynnościach, które ma wykonywać maszynista, takich jak przetaczanie taboru, czynności z zakresu naprawy i utrzymania pojazdów, przewozy pasażerskie i towarowe. Przy ocenie wdrożenia niniejszej dyrektywy Europejska Agencja Kolejowa (zwana dalej „Agencją”) powinna określić, czy istnieje konieczność zmiany wymagań dotyczących szkolenia wyszczególnionych w załączniku, tak by lepiej odzwierciedlały one nową, kształtującą się strukturę rynku.
- (11) Przedsiębiorstwa kolejowe i zarządcy infrastruktury wydający ujednolicone świadectwa uzupełniające sami mogą zapewnić szkolenie w zakresie ogólnej wiedzy zawodowej, znajomości języka obcego, wiedzy na temat taboru kolejowego oraz infrastruktury. W odniesieniu do egzaminów należy unikać konfliktu interesów, co nie wyklucza możliwości, by egzaminator pochodził z przedsiębiorstwa kolejowego lub od zarządcy infrastruktury wydającego ujednolicone świadectwo uzupełniające.

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 195 z 27.7.2005, str. 18.

Czwartek, 18 stycznia 2007 r.

- (12) Kwalifikacje personelu oraz warunki bezpieczeństwa i higieny pracy są opracowywane w kontekście dyrektyw dotyczących interoperacyjności, zwłaszcza jako podsystem TSI „funkcjonowanie i zarządzanie ruchem kolejowym”. Istnieje potrzeba zapewnienia spójności pomiędzy wspomnianymi TSI a załącznikami do niniejszej dyrektywy. **Komisja osiąga to w drodze zmian lub dostosowania odpowiednich TSI do niniejszej dyrektywy i jej załączników przy zastosowaniu procedur przewidzianych w dyrektywie Rady 96/48/WE z dnia 23 lipca 1996 r. w sprawie interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości<sup>(1)</sup> oraz dyrektywie 2001/16/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 19 marca 2001 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei konwencjonalnych<sup>(2)</sup>.**
- (13) Wyszczególnione w niniejszej dyrektywie wymagania dotyczące zarówno licencji jak i ujednoliconego świadectw uzupełniającego powinny dotyczyć jedynie wymogów prawnych uprawniających maszynistów do prowadzenia pociągu. Zanim dany maszynista będzie mógł prowadzić pociąg na określonej infrastrukturze, spełnione powinny być także wszelkie inne wymogi prawne, zgodne z prawodawstwem wspólnotowym i stosowane w sposób niedyskryminujący, odnoszące się do przedsiębiorstw kolejowych, zarządców infrastruktury oraz do taboru kolejowego.
- (14) Niniejsza dyrektywa powinna być bez uszczerbku dla wdrażania 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<sup>(3)</sup>, oraz 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<sup>(4)</sup>.
- (15) W celu zagwarantowania niezbędnej jednolitości i przejrzystości, Wspólnota powinna ustanowić jeden wzór dokumentów – uznawany wzajemnie przez państwa członkowskie, potwierdzający zarówno, że maszyniści pociągów spełniają określone wymogi minimalne, oraz że posiadają kwalifikacje zawodowe oraz znajomość języków obcych – pozostawiając w gestii właściwych organów państw członkowskich wydawanie licencji, a w gestii przedsiębiorstw kolejowych i zarządców infrastruktury – wydawanie ujednoliconych świadectw uzupełniających.
- (16) Agencja powinna zbadać także możliwość stosowania karty elektronicznej zamiast licencji oraz ujednoliconych świadectw uzupełniających. Taka karta elektroniczna miałaby tę przewagę, że łączyłaby w sobie oba dokumenty, a jednocześnie mogłaby być używana do innych zastosowań w dziedzinie bezpieczeństwa lub zarządzania maszynistami.
- (17) Władze bezpieczeństwa powinny korzystać z wszystkich informacji zawartych w licencji, ujednoliconych świadectwach uzupełniających oraz w rejestrach licencji i ujednoliconych świadectwach uzupełniających w celu ułatwienia oceny procesu certyfikacji personelu, o której mowa w art. 10 i 11 dyrektywy 2004/49/WE, oraz szybszego wydawania certyfikatów bezpieczeństwa, o których mowa w tych artykułach.
- (18) Zatrudnianie maszynistów pociągów, posiadających świadectwa zgodne z niniejszą dyrektywą, nie powinno zwalniać przedsiębiorstw kolejowych i zarządców infrastruktury z obowiązku utworzenia systemu monitorowania i wewnętrznej kontroli kwalifikacji i postępowania zatrudnionych maszynistów zgodnie z art. 9 i z załącznikiem III dyrektywy 2004/49/WE, lecz stanowić część tego systemu. Ujednolicone świadectwo uzupełniające nie powinno zwalniać przedsiębiorstw kolejowych ani zarządców infrastruktury z ich odpowiedzialności w zakresie bezpieczeństwa a w szczególności, szkolenia swoich pracowników.
- (19) Niektóre firmy świadczą usługi udostępniania maszynistów przedsiębiorstwom kolejowym i zarządcom infrastruktury. W takich przypadkach odpowiedzialność za zapewnienie, by maszynista posiadał licencję oraz świadectwo zgodne z niniejszą dyrektywą, powinno spoczywać na przedsiębiorstwie kolejowym lub zarządcy infrastruktury korzystającym z usług maszynisty.

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 235 z 17.9.1996, str. 6. Dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą 2004/50/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz.U. L 164 z 30.4.2004, str. 114). Sprostowanie w Dz.U. L 220 z 21.6.2004, str. 40.

<sup>(2)</sup> Dz.U. L 110 z 20.4.2001, str. 1. Dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą 2004/50/WE.

<sup>(3)</sup> Dz.U. L 281 z 23.11.1995, str. 31. Dyrektywa zmieniona rozporządzeniem (WE) nr 1882/2003 (Dz.U. L 284 z 31.10.2003, str. 1).

<sup>(4)</sup> Dz.U. L 8 z 12.1.2001, str. 1.

Czwartek, 18 stycznia 2007 r.

- (20) Aby transport kolejowy nadal skutecznie funkcjonował, maszyniści pociągów, którzy już pracują w swoim zawodzie przed wejściem w życie niniejszej dyrektywy, powinni w okresie przejściowym zachować uzyskane przez siebie *upoważnienie*.
- (21) Należy unikać niepotrzebnych obciążeń administracyjnych i finansowych przy wymianie zezwoleń na prowadzenie pojazdów kolejowych wydanych maszynistom, zanim odpowiednie przepisy niniejszej dyrektywy znalazły zastosowanie, na ujednolicone świadectwa uzupełniające i licencje zgodne z niniejszą dyrektywą. Dlatego, w zakresie w jakim jest to możliwe, należy zachować *upoważnienie* do kierowania pojazdami kolejowymi wcześniej *udzielone* maszyniście. Przy wymianie wspomnianych pozwoleń organy wydające stosowne dokumenty powinny uwzględniać kwalifikacje i doświadczenie poszczególnego maszynisty lub poszczególniej grupy maszynistów. Organ wydający powinien na podstawie wspomnianych kwalifikacji lub doświadczenia postanowić, czy maszynista lub grupa maszynistów musi przejść dodatkowy egzamin lub szkolenie przed otrzymaniem licencji i ujednoliconych świadectw uzupełniających. Dlatego też do organu wydającego powinno należeć stwierdzenie, czy kwalifikacje lub doświadczenie są wystarczające w celu wydania wymaganych licencji i ujednoliconych świadectw uzupełniających bez konieczności przeprowadzania uzupełniającego egzaminu lub szkolenia.
- (22) Należy również unikać niepotrzebnych obciążeń administracyjnych i finansowych przy zmianie pracodawcy przez maszynistów. Przedsiębiorstwo kolejowe będące nowym pracodawcą maszynisty powinno uwzględnić kwalifikacje zdobyte przez niego wcześniej i, na ile to możliwe, powinno zapobiec konieczności przeprowadzania dodatkowych egzaminów i szkoleń.
- (23) Niniejsza dyrektywa nie powinna przyznawać praw do wzajemnego uznawania *upoważnienia* do kierowania pojazdami kolejowymi uzyskanych przez maszynistów, zanim przepisy niniejszej dyrektywy znalazły zastosowanie, bez uszczerbku dla ogólnego systemu wzajemnego uznawania kwalifikacji ustanowionego na mocy dyrektywy 2005/36/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 7 września 2005 r. w sprawie uznawania kwalifikacji zawodowych<sup>(1)</sup> która ma nadal zastosowanie do końca okresu przejściowego.
- (24) 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<sup>(2)</sup>.
- (25) ***W szczególności należy upoważnić Komisję do podejmowania środków o charakterze ogólnym zmierzających do zmiany innych niż istotne elementów niniejszej dyrektywy lub do uzupełniania jej przez dodanie nowych elementów innych niż istotne. Środki te powinny być podejmowane zgodnie z procedurą regulacyjną wraz z kontrolą przewidzianą w art. 5a decyzji 1999/468/WE.***
- (26) Zgodnie z ust. 34 Porozumienia międzyinstytucjonalnego w sprawie lepszego stanowienia prawa<sup>(3)</sup>, zachęca się państwa członkowskie do sporządzania, na własne potrzeby i w interesie Wspólnoty, własnych tabel, które możliwie wyczerpująco odzwierciedlają korelacje między niniejszą dyrektywą a środkami transpozycji, oraz do podawania ich do publicznej wiadomości.
- (27) Państwa członkowskie powinny zapewnić środki kontroli zgodności z niniejszą dyrektywą oraz odpowiednie działania w przypadku naruszenia przez maszynistę przepisów niniejszej dyrektywy.
- (28) Państwa członkowskie powinny przewidzieć odpowiednie sankcje za naruszanie przepisów krajowych wdrażających niniejszą dyrektywę.
- (29) Ponieważ cel niniejszej dyrektywy, to jest stworzenie wspólnych ram regulacyjnych w zakresie przyznawania uprawnień maszynistom prowadzącym lokomotywy i pociągi w zakresie przewozu pasażerów i towarów nie może być odpowiednio zrealizowany przez państwa członkowskie i w związku z tym może być lepiej osiągnięty na poziomie Wspólnoty, Wspólnota może podjąć działania zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 traktatu. Zgodnie z zasadą proporcjonalności określonej w tym samym artykule niniejsza dyrektywa nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tego celu.

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 255 z 30.9.2005, str. 22.

<sup>(2)</sup> Dz.U. L 184 z 17.7.1999, str. 23. *Decyzja zmieniona decyzją 2006/512/WE (Dz.U. L 200 z 22.7.2006, str. 11).*

<sup>(3)</sup> Dz.U. C 321 z 31.12.2003, str. 1.

Czwartek, 18 stycznia 2007 r.

- (30) Z punktu widzenia racjonalizacji kosztów uzasadniona może okazać się decyzja, aby maszynistów prowadzących pociągi wyłącznie na terytorium jednego państwa członkowskiego wyłączyć przez określony czas z zakresu stosowania tych przepisów niniejszej dyrektywy, które dotyczą obowiązku posiadania przez takich maszynistów licencji oraz ujednoliconych świadectw uzupełniających zgodnych z niniejszą dyrektywą. Warunki dokonywania takich wyłączeń powinny być jasno określone.
- (31) Państwo członkowskie, które nie posiada systemu kolei i które w bliskiej przyszłości nie będzie posiadało takiego systemu, byłoby obciążone nieproporcjonalnym i bezcelowym obowiązkiem, jeżeli miałyby ono transponować i wprowadzić w życie *niniejszą dyrektywę*. Dlatego też takie państwa członkowskie, tak długo jak nie *posiadają one* systemu kolei, powinno być zwolnione z obowiązku transpozycji i wprowadzenia w życie wspomnianych dyrektyw,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

## Rozdział I

### *Cel, zakres stosowania i definicje*

#### Artykuł 1

##### **Przedmiot**

Niniejsza dyrektywa określa warunki i procedury przyznawania uprawnień maszynistom prowadzącym lokomotywy i pociągi **i pozostałym członkom personelu pociągów wykonującym zadania w zakresie bezpieczeństwa** w systemie **kolejowym Wspólnoty**. W tym celu określa ona również zadania leżące w zakresie odpowiedzialności właściwych organów państw członkowskich, maszynistów pociągów oraz innych podmiotów sektora kolejowego, zwłaszcza przedsiębiorstw kolejowych, zarządców infrastruktury i jednostek szkoleniowych.

#### Artykuł 2

##### Zakres stosowania

1. Niniejsza dyrektywa ma zastosowanie do maszynistów prowadzących lokomotywy lub pociągi w systemie kolejowym Wspólnoty **oraz innych członków personelu pociągów wykonujących zadania związane z bezpieczeństwem, działających** z ramienia przedsiębiorstwa kolejowego, zobowiązanego do posiadania certyfikatu bezpieczeństwa, lub zarządcy infrastruktury, zobowiązanego do posiadania autoryzacji w zakresie bezpieczeństwa.
2. Państwa członkowskie nie ograniczają — na podstawie przepisów krajowych dotyczących innych członków drużyny pociągów towarowych, ruchu pociągów towarowych przez granice ani usług transportowych świadczonych za pomocą tych pociągów w ruchu krajowym na swoim terytorium.
3. Bez uszczerbku dla art. 7, państwa członkowskie mogą postanowić, że środki przyjęte przez nie w celu wdrożenia niniejszej dyrektywy nie obejmują maszynistów obsługujących wyłącznie:
  - a) pociągi metra, tramwaje i inne pojazdy systemów kolei lekkiej;
  - b) sieci, które są funkcjonalnie wyodrębnione z systemu kolejowego i przeznaczone są tylko na potrzeby pasażerskich i towarowych przewozów lokalnych, miejskich lub podmiejskich;
  - c) infrastrukturę kolejową należącą do właścicieli prywatnych, istniejącą jedynie do użytku właścicieli tej infrastruktury w ramach ich własnej działalności w zakresie transportu towarów;
  - d) odcinki torów, które są tymczasowo zamknięte dla normalnego ruchu ze względu na konserwację i naprawy, odnawianie lub modernizację systemu kolejowego.

Czwartek, 18 stycznia 2007 r.

## Artykuł 3

## Definicje

Do celów niniejszej dyrektywy:

- a) „właściwy organ” oznacza władzę bezpieczeństwa, o której mowa w art. 16 dyrektywy 2004/49/WE;
- b) „maszynista” oznacza osobę zdolną oraz uprawnioną do samodzielnego, odpowiedzialnego i bezpiecznego prowadzenia pociągów, w tym lokomotyw, lokomotyw manewrowych, pociągów roboczych (budowlanych), kolejowych pojazdów specjalnych lub pociągów przeznaczonych do kolejowego przewozu pasażerów lub towarów;
- c) **„pozostali członkowie personelu pociągów wykonujący zadania w zakresie bezpieczeństwa” oznaczają członków personelu przebywających na pokładzie pociągu, którzy nie są maszynistami, ale przyczyniają się do bezpieczeństwa pociągu, pasażerów i przewożonych towarów;**
- d) „system kolejowy” oznacza strukturę złożoną z infrastruktur kolejowych, obejmujących linie kolejowe i instalacje nieruchome systemu kolejowego, oraz z taboru kolejowego wszystkich kategorii i wszelkiego pochodzenia przeznaczonych do poruszania się w obrębie tej infrastruktury, zgodnie z definicją zawartą w *dyrektywach 96/48/WE i 2001/16/WE*;
- e) „zarządca infrastruktury” oznacza każdą instytucję lub przedsiębiorstwo odpowiedzialne w szczególności za stworzenie i utrzymanie infrastruktury kolejowej lub jej części, zgodnie z definicją „instytucji zarządzającej infrastrukturą” zawartą w art. 3 dyrektywy 91/440/EWG, co może również obejmować zarządzanie systemami nadzoru i bezpieczeństwa infrastruktury. Funkcje zarządcy infrastruktury sieci lub jej części mogą być powierzone różnym podmiotom lub przedsiębiorstwom;
- f) „przedsiębiorstwo kolejowe” oznacza każde przedsiębiorstwo kolejowe odpowiadające definicji zawartej w dyrektywie 2001/14/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 26 lutego 2001 r. w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej oraz przyznawania świadectw bezpieczeństwa<sup>(1)</sup> oraz każde inne przedsiębiorstwo publiczne lub prywatne, którego działalność polega na przewozie koleją towarów lub podróży z zastrzeżeniem, że przedsiębiorstwo to musi dostarczać pojazdy trakcyjne. Definicja ta obejmuje także przedsiębiorstwa, które zajmują się jedyniodoświadczeniem pojazdów trakcyjnych;
- g) „techniczne specyfikacje interoperacyjności” lub „TSI” oznaczają specyfikacje obejmujące każdy podsystem lub część podsystemu, w celu zapewnienia jego zgodności z zasadniczymi wymaganiami oraz w celu zapewnienia interoperacyjności transeuropejskich systemów kolei dużych prędkości i kolei konwencjonalnej, zdefiniowanymi w dyrektywie 96/48/WE oraz dyrektywie 2001/16/WE;
- h) „Agencja” oznacza Europejską Agencję Kolejową powołaną rozporządzeniem (WE) nr 881/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r.<sup>(2)</sup>;
- i) „certyfikat bezpieczeństwa” oznacza zaświadczenie wydane przedsiębiorstwu kolejowemu przez właściwy organ zgodnie z art. 10 dyrektywy 2004/49/WE;
- j) „świadectwo” oznacza ujednolicone świadectwo uzupełniające wskazujące infrastrukturę, po jakiej posiadacz jest upoważniony prowadzić pojazdy kolejowe, oraz tabor kolejowy, jaki posiadacz jest upoważniony prowadzić;
- k) „autoryzacja w zakresie bezpieczeństwa” oznacza upoważnienie udzielone zarządcy infrastruktury przez właściwy organ zgodnie z art. 11 dyrektywy 2004/49/WE;
- l) „jednostka szkoleniowa” oznacza jednostkę, która jest akredytowana lub uznana przez właściwy organ w zakresie przeprowadzania kursów szkoleniowych.

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 75 z 15.3.2001, str. 29. Dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą 2004/49/WE.

<sup>(2)</sup> Dz.U. L 164 z 30.4.2004, str. 1. Wersja poprawiona w Dz.U. L 220 z 21.6.2004, str. 3.

Czwartek, 18 stycznia 2007 r.

## Rozdział II

### Przyznawanie uprawnień maszynistom

#### Artykuł 4

#### Wspólnotowy wzór dokumentów

1. Wszyscy maszyniści pociągów muszą posiadać warunki fizyczne i kwalifikacje niezbędne do prowadzenia pociągów oraz następujące dokumenty:

- a) licencję potwierdzającą, że maszynista spełnia minimalne wymagania pod względem warunków zdrowotnych, podstawowego wykształcenia oraz ogólnych umiejętności zawodowych. Licencja określa tożsamość maszynisty oraz wskazuje organ wydający dokument oraz okres ważności dokumentu. Licencja spełnia wymagania określone w załączniku I, dopóki nie zostanie przyjęty wspólnotowy wzór dokumentów, zgodnie z ust. 4;
- b) co najmniej jedno świadectwo wskazujące, rodzaj infrastruktury w obrębie której posiadacz jest uprawniony prowadzić pojazdy kolejowe oraz do prowadzenia jakiego taboru kolejowego jest on uprawniony. Świadectwo musi być zgodne z wymogami określonymi w załączniku I.

2. Wymóg posiadania świadectwa dającego uprawnienia do prowadzenia pojazdów na określonej części infrastruktury nie ma jednak zastosowania w wyjątkowych przypadkach wymienionych poniżej, pod warunkiem że podczas jazdy obok maszynisty pociągu siedzi inny maszynista posiadający wymagane świadectwo ważne w obrębie danej infrastruktury:

- a) kiedy zakłócenie ruchu kolejowego powoduje konieczność prowadzenia pociągów objazdem lub konserwacji torów, zgodnie z ustaleniami zarządcy infrastruktury;
- b) przy wyjątkowych, jednorazowych przewozach przy użyciu pociągów zabytkowych;
- c) przy wyjątkowych, jednorazowych przewozach towarowych za zgodą zarządcy infrastruktury;
- d) przy dostawie lub pokazie nowego pociągu lub lokomotywy;
- e) w celu szkolenia i egzaminowania maszynistów.

O skorzystaniu z takiej możliwości decyduje przedsiębiorstwo kolejowe i nie może być ono narzucane przez danego zarządcę infrastruktury ani właściwy organ.

Ilekoć obecny jest dodatkowy maszynista, jak wskazano powyżej, zarządca infrastruktury zostaje o tym wcześniej poinformowany.

3. Świadectwo upoważnia do prowadzenia pojazdów kolejowych **w jednej lub obydwu** następujących kategoriach:

- a) kategoria A: lokomotyw manewrowych, pociągów roboczych **i pojazdów do utrzymania torów**;
- b) kategoria B: przewóz pasażerów lub towarów.

Świadectwo może zawierać upoważnienie do prowadzenia pojazdów kolejowych we wszystkich kategoriach, obejmując wszystkie kody, o których mowa w ust. 4.

4. Komisja zobowiązana jest przyjąć do dnia ... (\*) , zgodnie z procedurą określoną w **art. 33 ust. 3** oraz na podstawie projektu opracowanego przez Agencję, **środki mające na celu zmianę innych niż zasadnicze elementów niniejszej dyrektywy służących jej uzupełnieniu i związane ze wspólnotowym wzorem** licencji, świadectwa oraz uwierzytelnionego odpisu świadectwa, a także określić ich cechy fizyczne. W swoich pracach Komisja uwzględni środki zapobiegające fałszerstwom.

Do ... (\*) Komisja przyjmuje, zgodnie z procedurą określoną w **art. 33 ust. 3**, na podstawie zalecenia Agencji, **środki mające na celu zmianę innych niż zasadnicze elementów niniejszej dyrektywy służących jej uzupełnieniu i związane ze wspólnotowymi kodami** różnych typów objętych kategoriami A i B, o których mowa w ust. 3 niniejszego artykułu.

(\*) Rok od daty wejścia w życie niniejszej dyrektywy.

Czwartek, 18 stycznia 2007 r.

## Artykuł 5

## Środki zapobiegające fałszerstwom

Właściwe organy oraz instytucje wydające dokumenty podejmują wszelkie niezbędne kroki, aby wyeliminować niebezpieczeństwo fałszowania licencji i świadectw a także niebezpieczeństwo sfalszowania rejestrów, o których mowa w art. 23.

## Artykuł 6

## Posiadanie dokumentów, ich język oraz jednostki wydające dokumenty

1. Licencja należy do jego posiadacza i jest wydawana przez właściwy organ zdefiniowany w art. 3 lit. a). Jeżeli właściwy organ lub jego przedstawiciel wydaje licencję w języku narodowym niebędącym oficjalnym językiem Wspólnoty, sporządza on wersję dwujęzyczną dokumentu uwzględniającą jeden z języków oficjalnych Wspólnoty.

**2. Właściwy organ może przekazać to zadanie jedynie na warunkach przewidzianych w art. 20.**

3. Świadectwo jest wydawane przez przedsiębiorstwo kolejowe lub zarządcę infrastruktury, zatrudniających maszynistów lub na rzecz których wykonuje on usługi. Posiadaczem świadectwa jest przedsiębiorstwo lub zarządca, który je wydał. Jednakże zgodnie z art. 13 ust. 3 dyrektywy 2004/49/WE maszyniści mają prawo do uzyskania uwierzytelnionej kopii. Jeżeli przedsiębiorstwo kolejowe lub zarządca infrastruktury wydaje świadectwo w języku narodowym niebędącym oficjalnym językiem Wspólnoty, sporządza on wersję dwujęzyczną dokumentu uwzględniającą jeden z oficjalnych języków Wspólnoty.

## Artykuł 7

## Obszar ważności dokumentów

1. Licencja jest ważna na całym terytorium Wspólnoty.

2. Świadectwa są ważne jedynie w obrębie tych infrastruktur i taboru kolejowego, które są w nich wskazane.

## Artykuł 8

## Wzajemne uznawanie

**1. Po wydaniu zgodnie z niniejszą dyrektywą licencji i świadectwa maszynistom, mogą oni prowadzić pociągi pod warunkiem, że przedsiębiorstwo kolejowe lub zarządca infrastruktury odpowiedzialny za dany przewóz posiada certyfikat bezpieczeństwa lub autoryzację w zakresie bezpieczeństwa, i jedynie na sieci objętej zarówno przez świadectwo, jak i certyfikat bezpieczeństwa, lub przez autoryzację w zakresie bezpieczeństwa.**

**2. Licencje wydawane przez jedno państwo członkowskie zgodnie z niniejszą dyrektywą są uznawane przez pozostałe państwa członkowskie.**

## Artykuł 9

## Uznawanie dokumentów potwierdzających uprawnienia maszynistów pociągów z krajów trzecich

Dokumenty potwierdzające uprawnienia maszynistów z kraju trzeciego, którzy prowadzą pojazdy kolejowe wyłącznie na odcinkach systemu kolejowego państwa członkowskiego obejmującego przejścia graniczne, mogą być uznawane przez takie państwo członkowskie zgodnie z wszelkimi dwustronnymi porozumieniami z danym krajem trzecim.



Czwartek, 18 stycznia 2007 r.

### Rozdział III

#### Warunki uzyskania licencji oraz świadectwa

##### Artykuł 10

###### Minimalne wymagania

1. W celu uzyskania licencji, kandydat musi spełniać minimalne wymagania wyszczególnione w art. 11 i 12. W celu uzyskania świadectwa oraz zachowania jego ważności, kandydat musi posiadać licencję i spełniać minimalne wymagania określone w art. 13 i 14.
2. Państwo członkowskie może stosować bardziej rygorystyczne wymagania przy wydawaniu licencji na własnym terytorium. Jednakże uznaje ono licencje wydane przez inne państwo członkowskie są zgodnie z art. 7.

##### SEKCJA I

###### Licencja

##### Artykuł 11

###### Dolna granica wieku

Państwa członkowskie określają dolną granicę wieku kandydatów starających się o licencję, która wynosi co najmniej 20 lat. Państwa członkowskie mogą jednak wydawać licencje kandydatom, którzy ukończyli 18 lat, przy czym licencja taka jest ważna jedynie na terytorium państwa członkowskiego, które ją wydało.

##### Artykuł 12

###### Podstawowe wymagania

1. Kandydaci muszą posiadać wykształcenie obejmujące co najmniej dziewięcioletnią edukację (na poziomie podstawowym i średnim) oraz muszą pomyślnie ukończyć szkolenie podstawowe, odpowiadające poziomowi 3, o którym mowa w decyzji Rady 85/368/EWG z dnia 16 lipca 1985 r. w sprawie porównywalności kwalifikacji wynikających z kształcenia zawodowego między Państwami Członkowskimi Wspólnoty Europejskiej<sup>(1)</sup>.
2. Warunki fizyczne kandydatów są potwierdzane podczas badania lekarskiego przeprowadzanego lub nadzorowanego przez lekarza *akredytowanego lub uznanego* zgodnie z art. 21; decyzję w tym względzie podejmuje dane państwo członkowskie. Badanie obejmuje przynajmniej kryteria określone w załączniku II, sekcja 1.1, 1.2, 1.3 i 2.1.
3. Warunki psychiczne do wykonywania zawodu kandydaci wykazują przechodząc badanie przeprowadzane lub nadzorowane przez psychologa lub lekarza *akredytowanego lub uznanego* zgodnie z art. 21; decyzję w tym względzie podejmuje dane państwo członkowskie. Badanie obejmuje przynajmniej kryteria określone w załączniku II sekcja 2.2.
4. Ogólne kompetencje zawodowe kandydaci wykazują przechodząc egzamin obejmujący co najmniej zagadnienia ogólne, wymienione w załączniku IV.

##### SEKCJA II

###### Świadectwo

##### Artykuł 13

###### Znajomość języków obcych

Wymóg znajomości języków obcych, o którym mowa w załączniku VI, jest spełniany w odniesieniu do infrastruktury, do jakiej odnosi się świadectwo.

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 199 z 31.7.1985, str. 56.

Czwartek, 18 stycznia 2007 r.

**Artykuł 14****Kwalifikacje zawodowe**

1. Kandydaci muszą zdać egzamin sprawdzający wiedzę zawodową i kwalifikacje w zakresie taboru, w odniesieniu do którego występują oni o świadectwo. Egzamin ten obejmuje przynajmniej zagadnienia ogólne wymienione w załączniku V.
2. Kandydaci muszą zdać egzamin sprawdzający wiedzę zawodową i kwalifikacje w zakresie infrastruktury, w odniesieniu do których występują oni o świadectwo. Egzamin ten obejmuje przynajmniej zagadnienia ogólne wymienione w załączniku VI. W stosownych przypadkach egzamin ten obejmuje także znajomość języka obcego zgodnie z załącznikiem VI sekcja 8.
3. Kandydaci szkoleni są przez przedsiębiorstwo kolejowe lub zarządcę infrastruktury w zakresie jego systemu zarządzania bezpieczeństwem, określonego w dyrektywie 2004/49/WE.

**Rozdział IV****Procedura uzyskiwania licencji oraz świadectw****Artykuł 15****Uzyskanie licencji**

1. Właściwy organ publikuje procedurę uzyskania licencji.
2. Wszystkie wnioski o wydanie licencji są składane do właściwego organu przez kandydata na maszynistę lub jakikolwiek podmiot w jego imieniu.
3. Wnioski złożone do właściwego organu mogą dotyczyć przyznania nowej licencji, aktualizacji danych zawartych w licencji, przedłużenia okresu jej ważności lub wystawienia jej wtórnika.
4. Właściwy organ wydaje licencję w jak najkrótszym terminie, nie później niż miesiąc od otrzymania wszystkich niezbędnych dokumentów.
5. Licencja zachowuje ważność przez 10 lat, bez uszczerbku dla *art. 17 ust. 1*.
6. Licencja wydawana jest w pojedynczym egzemplarzu. W wypadku złożenia wniosku o wydanie wtórnika licencji, zakazane jest wydawanie go przez inny organ niż organ właściwy.

**Artykuł 16****Uzyskanie świadectwa**

Każde przedsiębiorstwo kolejowe i każdy zarządca infrastruktury ustanawia własne procedury obowiązujące przy wydawaniu i aktualizowaniu świadectw zgodnie z niniejszą dyrektywą, będące częścią jego systemu zarządzania bezpieczeństwem oraz ustanawia procedury pozwalające maszynistom na odwołanie się od decyzji dotyczącej wydania świadectwa, jego aktualizacji, zawieszenia jego ważności lub cofnięcia go.

Jeżeli posiadacz świadectwa uzyskał dodatkowe uprawnienia dotyczące taboru kolejowego lub infrastruktury, przedsiębiorstwo kolejowe i zarządca infrastruktury bezzwłocznie aktualizuje jego świadectwo.

Czwartek, 18 stycznia 2007 r.

### Artykuł 17

#### Kontrolne okresowe

1. W celu zachowania ważności licencji, jej posiadacz przechodzi okresowe badania *lekarskie* lub testy w zakresie wymagań, o których mowa w *art. 12 ust. 2 i 3*. Minimalna częstotliwość badań lekarskich odpowiada przepisom załącznika II sekcja 3.1. Badania lekarskie są przeprowadzane lub nadzorowane przez lekarza *akredytowanego lub uznanego* zgodnie z *art. 21*. W zakresie ogólnej wiedzy zawodowej obowiązują przepisy *art. 24 ust. 8*.

Przy przedłużaniu ważności licencji właściwy organ sprawdza w rejestrze, o którym mowa w *art. 23 ust. 1 lit. a)*, czy dany maszynista spełnił wymogi określone w pierwszym akapicie niniejszego ustępu.

2. W celu zachowania ważności świadectwa, jego posiadacz przechodzi okresowe badania lub testy w zakresie wymagań, o których mowa *art. 13 i 14*. Częstotliwość takich badań lub testów ustalana jest przez przedsiębiorstwo kolejowe lub zarządcę infrastruktury, zatrudniających maszynistę lub korzystających z jego usług, zgodnie ich własnym systemem zarządzania bezpieczeństwem oraz z zachowaniem minimalnych częstotliwości *określonych* w załączniku VII.

Po każdej z powyższych kontroli właściwy organ potwierdza, poprzez oświadczenie pokontrolne dotyczące świadectwa oraz w rejestrze, o którym mowa w *art. 23 ust. 2 lit. a)*, że dany maszynista spełnił wymagania określone w pierwszym akapicie niniejszego ustępu.

3. Jeśli nie przeprowadzono kontroli okresowej lub jeżeli przyniosła ona wynik negatywny, zastosowanie ma procedura określona w *art. 19*.

### Artykuł 18

#### Rozwiązanie stosunku pracy

Jeżeli maszynista przestaje pracować dla przedsiębiorstwa kolejowego lub zarządcy infrastruktury, informują one o tym bezzwłocznie właściwy organ.

Licencja zachowuje ważność, pod warunkiem, że spełnione pozostają warunki określone w *art. 17 ust. 1*.

Świadectwo traci ważność w chwili, gdy ustaje zatrudnienie jego posiadacza na stanowisku maszynisty. Dany maszynista otrzymuje uwierzytelniony odpis świadectwa **i wszystkich dokumentów poświadczających jego przeszkolenie, kwalifikacje, doświadczenie i kwalifikacje zawodowe. Przedsiębiorstwo kolejowe lub zarządca kolejowy uwzględnią wszystkie te dokumenty** przy wydawaniu świadectwa *maszyniście*.

### Artykuł 19

#### Monitorowanie maszynistów przez przedsiębiorstwa kolejowe i zarządców infrastruktury

1. Przedsiębiorstwa kolejowe i zarządcy infrastruktury zobowiązani są do zapewnienia, by licencje i świadectwa maszynistów przez nie zatrudnianych lub świadczących na ich rzecz usługi były ważne, oraz do kontrolowania tego.

Przedsiębiorstwa kolejowe i zarządcy infrastruktury stwarzają system monitorowania swoich maszynistów. Jeżeli wyniki takiego monitorowania budzą wątpliwości w zakresie zdatności maszynisty do wykonywania zawodu oraz zasadności przedłużenia ważności jego licencji lub świadectwa, przedsiębiorstwo kolejowe i zarządca infrastruktury *natychmiast* podejmują niezbędne działania.

2. **W razie wystąpienia jakiegokolwiek zmiany w stanie zdrowia maszynisty, która może poddać w wątpliwość jego przydatność do zawodu oraz dalszą ważność jego licencji lub świadectwa, odpowiednio pracodawca lub maszynista informują niezwłocznie właściwy organ.**

Czwartek, 18 stycznia 2007 r.

3. W razie stwierdzenia przez właściwy organ lub poinformowania go, że maszynista nie spełnia już co najmniej jednego z wymaganych warunków, organ ten natychmiast cofa licencję i informuje zainteresowaną osobę i jej pracodawcę o swej uzasadnionej decyzji, bez uszczerbku dla prawa do odwołania się przewidzianego w art. 22. Zawieszenie jest tymczasowe lub stałe w zależności od wagi zaistniałego zagrożenia dla bezpieczeństwa kolei. Właściwy organ dokonuje aktualizacji rejestru przewidzianego w art. 23 ust. 1. Z chwilą poinformowania o tym pracodawca cofa świadectwo, czasowo bądź na stałe, w zależności od uzasadnienia podanego przez właściwy organ. Pracodawca dokonuje aktualizacji rejestru przewidzianego w art. 23 ust. 2.

Jeśli pracodawca stwierdzi, że maszynista nie spełnia już co najmniej jednego z wymaganych warunków, natychmiast cofa świadectwo i niezwłocznie informuje zainteresowaną osobę i właściwy organ o swej uzasadnionej decyzji. Pracodawca dokonuje aktualizacji rejestru przewidzianego w art. 23 ust. 2.

4. W przypadku cofnięcia licencji lub świadectwa Państwa członkowskie zapewniają przeprowadzenie niezależnej oceny oraz, w stosownych przypadkach, procedurę ich przywrócenia. Zainteresowany pracownik ma prawo wnioskować o wszczęcie tej procedury.

5. Państwa członkowskie podejmują wszelkie niezbędne kroki, aby uniknąć ryzyka sfalszowania świadectw i ingerowania w rejestry przewidziane w art. 23. Od pracodawcy wymaga się zapewnienia i kontrolowania ważności licencji i świadectw jego maszynistów dopuszczonych do pracy.

## Rozdział V

### Zadania i decyzje właściwego organu

#### Artykuł 20

#### Zadania właściwego organu

1. Właściwy organ wykonuje, w sposób przejrzysty i wykluczający dyskryminację, następujące zadania:
  - a) wydawanie i aktualizowanie licencji oraz wystawianie wtórników, zgodnie z art. 6 i 15;
  - b) zapewnianie okresowych badań lub testów, o których mowa w art. 17 ust. 1;
  - c) zawieszanie i cofanie licencji oraz występowanie do organu, który je wydał, z uzasadnionymi wnioskami o ich zawieszenie, zgodnie z art. 30;
  - d) jeśli dane państwo członkowskie wyznaczyło go w tym celu – uznawanie osób lub podmiotów, zgodnie z art. 24 i 26;
  - e) zapewnianie, aby rejestr osób i podmiotów akredytowanych lub uznanych zgodnie z art. 21 był publikowany i aktualizowany;
  - f) **prowadzenie i aktualizowanie rejestru** licencji, o którym mowa w art. 17 ust. 1 i w art. 23;
  - g) monitorowanie procesu przyznawania maszynistom uprawnień, przewidziane w art. 27;
  - h) przeprowadzanie inspekcji, o których mowa w art. 30;
  - i) ustanawianie krajowych kryteriów doboru egzaminatorów, o czym mowa w art. 26 ust. 5.

Właściwy organ szybko reaguje na wnioski o udzielenie informacji, a w procesie wydawania licencji, niezwłocznie przedstawia wszelkie wnioski z prośbą o dodatkowe informacje.

2. Właściwy organ nie może delegować stronom trzecim zadań określonych w ust. 1 lit. c), f), g) i i).
3. Delegowanie zadań stronom trzecim odbywa się w sposób przejrzysty i wykluczający dyskryminację i nie może powodować jakiegokolwiek konfliktu interesów.

Czwartek, 18 stycznia 2007 r.

4. W przypadku, gdy właściwy organ deleguje lub zleca przedsiębiorstwu kolejowemu wykonywanie zadań określonych w ust. 1 lit. a) i b), spełniony musi być przynajmniej jeden z następujących dwóch warunków:

- a) dane przedsiębiorstwo kolejowe wydaje licencje tylko swoim maszynistom;
- b) dane przedsiębiorstwo kolejowe nie ma na danym terytorium prawa wyłączności w zakresie wykonywania jakiegokolwiek z delegowanych lub zleconych zadań.

5. W przypadku, gdy właściwy organ deleguje lub zleca wykonywanie zadań, upoważniony przedstawiciel lub wykonawca zobowiązany jest podczas wykonywania takich zadań *przestrzegać zobowiązań, jakie niniejsza dyrektywa nakłada na właściwy organ, takich jak w szczególności:*

- a) ***sprawdzanie sprawności fizycznej i umysłowej: przeprowadzają je lekarze specjalizujący się w medycynie pracy lub instytuty medycyny pracy akredytowane przez właściwy organ;***
- b) ***sprawdzanie przydatności psychologicznej: przeprowadzają je psychologowie, psychologowie transportu lub instytuty medycyny pracy akredytowane przez właściwy organ;***
- c) ***sprawdzanie ogólnej wiedzy zawodowej: przeprowadzają je instytuty i egzaminatorzy akredytowani przez właściwy organ.***

6. W przypadku, gdy właściwy organ deleguje lub zleca wykonywanie zadań, ustanawia on system służący kontroli sposobu, w jaki zadania te są wykonywane oraz zapewniający, że spełnione są warunki określone w ust. 2, 4 i 5.

#### Artykuł 21

##### Akredytacja i uznawanie osób i podmiotów

1. Osoby lub podmioty akredytowane zgodnie z niniejszą dyrektywą uzyskują akredytację od podmiotu akredytującego wyznaczonego przez dane państwo członkowskie. Procedura akredytacji przeprowadzana jest na podstawie kryteriów dotyczących niezależności, kwalifikacji oraz bezstronności, takich jak europejskie normy serii EN 45000, oraz na podstawie oceny dokumentacji złożonej przez kandydatów, zawierającej odpowiednie potwierdzenie ich umiejętności w danej dziedzinie.

2. Jako rozwiązanie alternatywne do akredytacji przewidzianej w ust. 1 państwo członkowskie może postanowić, że osoby lub podmioty uznane na podstawie niniejszej dyrektywy muszą być uznane przez właściwy organ lub podmiot wyznaczony przez dane państwo członkowskie. Zostają one uznane na podstawie kryteriów dotyczących niezależności, kwalifikacji i bezstronności. W przypadkach, w których określone kwalifikacje są wyjątkowo rzadkie, dozwolony jest wyjątek od tej reguły – po tym, jak Komisja zaopiniuje go pozytywnie zgodnie z procedurą przewidzianą w art. 33 ust. 2.

Kryterium niezależności nie ma zastosowania w przypadku szkolenia, o którym mowa w art. 24 ust. 5 i 6.

3. Właściwy organ zapewnia publikację i aktualizację rejestru osób i podmiotów, które uzyskały akredytację lub zostały uznane zgodnie z niniejszą dyrektywą.

#### Artykuł 22

##### Decyzje właściwego organu

1. Właściwy organ podaje uzasadnienie wydawanych przez siebie decyzji.

2. Właściwy organ zapewnia ustanowienie procedury odwoławczej w trybie administracyjnym, pozwalającej pracodawcom i maszynistom na odwołanie się od decyzji dotyczącej wniosku zgodnie z niniejszą dyrektywą.

3. Państwa członkowskie podejmują niezbędne kroki w celu zapewnienia kontroli sądowej nad decyzjami podejmowanymi przez właściwy organ.

Czwartek, 18 stycznia 2007 r.

## Artykuł 23

## Rejestry i wymiana informacji

1. Właściwe organy zobowiązane są:
  - a) prowadzić rejestr wszystkich licencji, które zostały wydane, zaktualizowane lub zmienione, których termin ważności został przedłużony, których ważność wygasła, które zostały zawieszono, cofnięte lub w odniesieniu do których zgłoszono zaginięcie, kradzież lub zniszczenie. Rejestr ten zawiera dane dotyczące każdej licencji, określone w załączniku I sekcja 4, które są dostępne pod krajowym numerem nadawanym każdemu maszyniście. Rejestr jest regularnie uaktualniany;
  - b) dostarczać właściwym organom innych państw członkowskich, Agencji lub pracodawcy maszynistów, na uzasadniony wniosek, informacji o statusie takich licencji.
2. Każde przedsiębiorstwo kolejowe i każdy zarządca infrastruktury są zobowiązani:
  - a) prowadzić lub zapewnić, aby był prowadzony rejestr wszystkich świadectw, które zostały wydane lub zaktualizowane, których termin ważności został przedłużony, które zostały zmienione, których ważność wygasła lub które zostały zawieszono, cofnięte lub w odniesieniu do których zgłoszono zaginięcie, kradzież lub zniszczenie. Rejestr ten zawiera dane dotyczące każdego świadectwa, określonego w załączniku I sekcja 4, oraz dane dotyczące kontroli okresowych, o których mowa w art. 17. Rejestr jest regularnie uaktualniany;
  - b) współpracować z właściwym organem państwa członkowskiego, w którym mają swoją siedzibę, w celu wymiany informacji z tym organem oraz umożliwienia mu dostępu do wymaganych danych;
  - c) dostarczać właściwym organom innych państw członkowskich – na ich wniosek – informacji o treści takich świadectw, jeśli zaistnieje taka konieczność na skutek ich działalności o charakterze transnarodowym.
3. **Maszynista w każdym momencie ma możliwość dostępu do dotyczących go danych, przechowywanych w rejestrze właściwego organu oraz w rejestrze przedsiębiorstw kolejowych, a na żądanie wydaje mu się kopię tych danych.**
4. Właściwe organy współpracują z Agencją w celu zapewnienia interoperacyjności rejestrów określonych w ust 1 i 2. W tym celu Komisja przyjmuje do dnia ...<sup>(\*)</sup>, zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą określoną w art. 33 ust. 3 oraz na podstawie projektu opracowanego przez Agencję, **środki mające na celu zmianę innych niż istotne elementów niniejszej dyrektywy służących jej uzupełnieniu i związane z podstawowymi parametrami** rejestrów, które mają zostać utworzone, takie jak dane podlegające rejestracji, ich format i protokół wymiany danych, prawa dostępu, okres przechowywania danych, procedury obowiązujące w przypadkach upadłości.
5. Właściwe organy, zarządcy infrastruktury i przedsiębiorstwa kolejowe zapewniają, aby rejestry utworzone przez nie zgodnie z ust. 1 i 2 oraz sposób ich funkcjonowania spełniały wymogi dyrektywy 95/46/WE.
6. Agencja zapewnia, aby system utworzony zgodnie z ust. 2 lit. a) i b) był zgodny z rozporządzeniem (WE) nr 45/2001.

## Rozdział VI

## Szkolenie i egzaminowanie maszynistów

## Artykuł 24

## Szkolenie

1. Szkolenie maszynistów obejmuje część dotyczącą licencji i odzwierciedlającą ogólną wiedzę zawodową według opisu zawartego w załączniku IV oraz część dotyczącą świadectwa i odzwierciedlającą szczegółową wiedzę zawodową według opisu zawartego w załącznikach V i VI.
2. Metoda szkolenia spełnia kryteria określone w załączniku III.

(\*) Rok od dnia wejścia w życie niniejszej dyrektywy.

Czwartek, 18 stycznia 2007 r.

3. Szczegółowe cele szkolenia określone są w załączniku IV, w odniesieniu do licencji i w załącznikach V i VI, w odniesieniu do świadectwa. **Inne niż zasadnicze elementy niniejszej dyrektywy mogą być uzupełnione:**
- o stosowne TSI. Komisja, przy zastosowaniu procedury określonej w **art. 33 ust. 3**, zapewnia spójność pomiędzy TSI a załącznikami do niniejszej dyrektywy, albo
  - o kryteria zaproponowane przez Agencję w myśl art. 17 rozporządzenia (WE) nr 881/2004 i przyjęte przez Komisję zgodnie z *procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 33 ust. 3* niniejszej dyrektywy.
4. Zgodnie z art. 13 dyrektywy 2004/49/WE, państwa członkowskie podejmują działania w celu zapewnienia kandydatom na maszynistów sprawiedliwego i niedyskryminującego dostępu do szkoleń potrzebnych do spełnienia warunków uzyskania licencji i świadectwa.
5. Czynności szkoleniowe dotyczące ogólnej wiedzy zawodowej, o której mowa w art. 12 ust. 4, znajomości języków obcych, o której mowa w art. 13, oraz wiedzy zawodowej z zakresu taboru kolejowego, o której mowa w art. 14 ust. 1, wykonywane są przez osoby lub podmioty akredytowane lub uznane zgodnie z art. 21.
6. Czynności szkoleniowe dotyczące wiedzy o infrastrukturze, zgodnie z art. 14 ust. 2, w tym znajomości trasy oraz zasad i procedur eksploatacji, wykonywane są przez osoby lub podmioty akredytowane lub uznane przez państwa członkowskie, w których znajduje się dana infrastruktura.
7. W odniesieniu do licencji, ogólny system uznawania kwalifikacji zawodowych ustanowiony w dyrektywie 2005/36/WE w dalszym ciągu ma zastosowanie do uznawania kwalifikacji zawodowych maszynistów, którzy są obywatelami jednego z państw członkowskich, a świadectwo ukończenia szkolenia uzyskali w kraju trzecim.
8. Należy wdrożyć proces ciągłego doskonalenia zawodowego, tak by zapewnić utrzymanie kwalifikacji personelu zgodnie z załącznikiem III pkt. 2 lit. e) dyrektywy 2004/49/WE.

## Artykuł 25

### Finansowanie szkoleń

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

**Przedsiębiorstwo kolejowe lub zarządca infrastruktury zatrudniający 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 temu przedsiębiorstwu lub zarządcy infrastruktury koszt tego szkolenia: wysokość zwrotu jest proporcjonalna do okresu zatrudnienia maszynisty w przedsiębiorstwie kolejowym lub u zarządcy infrastruktury finansującego szkolenie.**

**Szczegółowe warunki wdrożenia niniejszego artykułu oraz obliczenia wysokości zwrotu zostaną ustanowione na podstawie zalecenia Agencji w ramach art. 17 rozporządzenia (WE) nr 881/2004.**

## Artykuł 26

### Egzaminy

- Egzaminy mające służyć weryfikacji wymaganych kwalifikacji oraz egzaminatorów określa:
  - w odniesieniu do części dotyczącej licencji: właściwy organ przy określaniu procedury obowiązującej przy uzyskiwaniu licencji zgodnie z art. 15 ust. 1;
  - w odniesieniu do części dotyczącej świadectwa: przedsiębiorstwo kolejowe lub zarządca infrastruktury przy określaniu procedury obowiązującej przy uzyskiwaniu świadectwa zgodnie z art. 16.

Czwartek, 18 stycznia 2007 r.

2. Egzaminy, o których mowa w ust. 1 nadzorowane są przez kompetentnych egzaminatorów, akredytowanych lub uznanych zgodnie z art. 21 oraz są one zorganizowane tak, aby uniknąć jakiegokolwiek konfliktu interesów.
3. Oceny wiedzy o infrastrukturze, w tym znajomości trasy oraz zasad eksploatacji, dokonują osoby lub podmioty akredytowane lub uznane przez państwa członkowskie, w których znajduje się dana infrastruktura.
4. Egzaminy, o których mowa w ust. 1 są zorganizowane tak, aby uniknąć konfliktu interesów, co nie wyklucza możliwości, by egzaminator pochodził z przedsiębiorstwa kolejowego lub od zarządcy infrastruktury wydającego świadectwo.
5. Wybór egzaminatorów i egzaminów może podlegać kryteriom wspólnotowym zaproponowanym przez Agencję i przyjętym przez Komisję **w formie środków mających na celu zmianę innych niż istotne elementów niniejszej dyrektywy służących jej uzupełnieniu** zgodnie z procedurą **regulacyjną połączoną z kontrolą** określoną w art. 33 ust. 3. W przypadku braku takich kryteriów wspólnotowych, właściwe organy określają kryteria krajowe.
6. Kurs szkoleniowy kończy się egzaminami teoretycznymi i praktycznymi. Zdolność prowadzenia pojazdów kolejowych są oceniana w czasie testów praktycznych na sieci kolejowej. Można również wykorzystać symulatory, w celu oceny stosowania zasad eksploatacji i działań maszynisty w szczególnie trudnych sytuacjach.

## Rozdział VII

### Ocena

#### Artykuł 27

##### Normy jakości

Właściwe organy zapewniają, że wszystkie zadania związane ze szkoleniami, oceną umiejętności, uaktualnieniem licencji i świadectw podlegają stałemu monitorowaniu zgodnie z systemem norm jakości. Przepis ten nie ma zastosowania do zadań objętych już systemami zarządzania bezpieczeństwem wprowadzonymi przez przedsiębiorstwa kolejowe i zarządców infrastruktury zgodnie z dyrektywą 2004/49/WE.

#### Artykuł 28

##### Niezależna ocena

1. Niezależna ocena procedur uzyskiwania i oceny profesjonalnej wiedzy i kwalifikacji, a także systemu wydawania licencji i świadectw jest przeprowadzana w każdym państwie członkowskim nie rzadziej niż co pięć lat. Nie dotyczy to zadań objętych już systemami zarządzania bezpieczeństwem wprowadzonymi przez przedsiębiorstwa kolejowe i zarządców infrastruktury zgodnie z dyrektywą 2004/49/WE. Ocena ta jest prowadzona przez wykwalifikowane osoby, które same nie są zaangażowane w przedmiotową działalność.
2. Wyniki niezależnych ocen są należycie udokumentowane i podawane do wiadomości zainteresowanych właściwych organów. W razie potrzeby państwa członkowskie podejmują odpowiednie kroki mające na celu eliminację wszelkich nieprawidłowości ujawnionych w wyniku niezależnej oceny.

## Rozdział VIII

### Pozostali członkowie personelu

#### Artykuł 29

##### Przyznawanie uprawnień

1. **Pozostali członkowie personelu pociągów wykonujący zadania w zakresie bezpieczeństwa muszą posiadać świadectwo pozostałych członków personelu potwierdzające, że spełniają minimalne wymagania w zakresie sprawności fizycznej, podstawowego wykształcenia i ogólnych umiejętności zawodowych.**



Czwartek, 18 stycznia 2007 r.

2. Świadcstwo pozostałych członków personelu wystawia przedsiębiorstwo kolejowe lub zarządca infrastruktury zatrudniający personel. Świadcstwo pozostałych członków personelu jest własnością przedsiębiorstwa, które je wystawiło; jednakże, zgodnie z art. 13 ust. 3 dyrektywy 2004/49/WE, posiadacz może uzyskać jego uwierzytelniony odpis.
3. Właściwy organ, na wniosek każdego członka personelu pociągów wykonującego zadania w zakresie bezpieczeństwa, oraz będąc w posiadaniu certyfikatu co do pozostałych członków personelu, zgodnie z niniejszym artykułem, wydaje formalne zaświadczenie wskazujące nazwę przedsiębiorstwa, które wydało świadcstwo pozostałych członków personelu, warunki spełnione w celu uzyskania świadcstwa pozostałych członków personelu oraz okres wykonywania zadań przez członka personelu pociągów. Takie formalne zaświadczenie stanowi własność członka personelu pociągów.
4. Artykuły 20 i 30 stosuje się odpowiednio, uwzględniając fakt, że pozostali członkowie personelu pociągów wykonujący zadania w zakresie bezpieczeństwa otrzymują uprawnienia od przedsiębiorstwa kolejowego lub zarządcy infrastruktury za sprawą pojedynczego świadcstwa.
5. Artykuły 21, 22, 24, 26, 27 i 28 stosuje się odpowiednio do przyznawania uprawnień pozostałym członkom personelu pociągów wykonującym zadania w zakresie bezpieczeństwa.
6. W terminie do ...<sup>(1)</sup> Agencja określi profil i zadania innych członków personelu pociągów wykonujących zadania w zakresie bezpieczeństwa oraz minimalne wymagania z ust. 1, zgodnie z art. 3, 4, 6, 12 i 17 rozporządzenia (WE) nr 881/2004.
7. W terminie do ...<sup>(2)</sup> Komisja podejmie decyzję w sprawie wdrożenia niniejszego artykułu zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą przewidzianą w art. 33 ust. 3, oraz na podstawie zalecenia Agencji.

## Rozdział IX

### Kontrole i sankcje

#### Artykuł 30

Kontrole przeprowadzane przez właściwy organ

1. Właściwy organ może w każdej chwili podjąć kroki w celu przeprowadzenia kontroli, w pociągach kursujących na obszarze objętym jego właściwością, czy maszynista jest w posiadaniu dokumentów wydanych zgodnie z niniejszą dyrektywą.
2. Nie naruszając możliwości przeprowadzenia kontroli, o których mowa w ust. 1, w razie zaniedbania w miejscu pracy właściwy organ może sprawdzić, czy dany maszynista spełnia wymogi określone w art. 14.
3. Właściwy organ może kontrolować przestrzeganie niniejszej dyrektywy przez maszynistów, przedsiębiorstwa kolejowe, zarządców infrastruktury, egzaminatorów i ośrodki szkoleniowe, prowadzące działalność w zakresie podlegającym jego właściwości.
4. W razie uznania, że maszynista przestał spełniać jeden lub więcej wymaganych warunków, właściwy organ podejmuje następujące działania:
  - a) jeżeli dotyczy to licencji wydanej przez właściwy organ: właściwy organ zawiesza tę licencję. Zawieszenie jest tymczasowe lub stałe w zależności od skali problemów, jakie powstały dla bezpieczeństwa kolei. Niezwłocznie informuje zainteresowanego maszynistę i jego pracodawcę o swej uzasadnionej decyzji, bez uszczerbku dla przewidzianego w art. 22 prawa do odwołania. Organ określa procedurę odzyskania licencji;
  - b) jeżeli dotyczy to licencji wydanej przez właściwy organ w innym państwie członkowskim, właściwy organ zwraca się do tego właściwego organu w innym państwie członkowskim z uzasadnionym wnioskiem o przeprowadzenie kolejnej inspekcji lub o zawieszenie licencji. Wnioskujący właściwy organ informuje Komisję i inne właściwe organy o swoim wniosku. Organ, który wydał przedmiotową licencję rozpatruje wniosek w terminie czterech tygodni i powiadamia wnioskujący organ o swojej decyzji. Organ, który wydał licencję informuje także Komisję oraz inne właściwe organy o swojej decyzji. Każdy właściwy organ może zabronić maszynistom prowadzenia pojazdów kolejowych na terytorium objętym jego właściwością w oczekiwaniu na informację o decyzji organu, który wydał licencję;

<sup>(1)</sup> Rok od dnia wejścia w życie niniejszej dyrektywy.

<sup>(2)</sup> Dwa lata od dnia wejścia w życie niniejszej dyrektywy.

Czwartek, 18 stycznia 2007 r.

- c) jeżeli dotyczy to świadectwa: właściwy organ zwraca się do podmiotu, który je wydał z wnioskiem o przeprowadzenie kolejnej inspekcji lub o zawieszenie świadectwa. Podmiot, który wydał świadectwo podejmuje stosowne działania i przekazuje właściwemu organowi sprawozdanie w terminie czterech tygodni. Właściwy organ może zabronić maszynistom prowadzenia pojazdów kolejowych na terytorium objętym jego właściwością w oczekiwaniu na sprawozdanie organu wydającego świadectwo oraz informuje o tym Komisję i inne właściwe organy.

Jeżeli w jakimkolwiek przypadku właściwy organ uzna, że dany maszynista stwarza poważne zagrożenie dla bezpieczeństwa kolei, niezwłocznie podejmuje on konieczne działania, takie jak zwrócenie się do zarządcy infrastruktury o zatrzymanie pociągu i zakazanie maszyniście pracy na obszarze objętym jego właściwością tak długo, jak jest to konieczne. Właściwy organ informuje Komisję i inne właściwe organy o takiej decyzji.

We wszystkich przypadkach właściwy organ, lub wyznaczona do tego jednostka, uaktualnia rejestr, o którym mowa w art. 23.

5. Jeżeli właściwy organ uzna, że decyzja podjęta przez właściwy organ w innym państwie członkowskim zgodnie z ust. 4 nie jest zgodna ze stosownymi kryteriami, sprawa jest kierowana do Komisji, która wydaje swoją opinię w terminie trzech miesięcy. W razie konieczności zainteresowanemu państwu członkowskiemu proponowane są środki naprawcze. W przypadku braku porozumienia lub sporu, sprawa jest kierowana do komitetu, o którym mowa w art. 33 ust. 1, Komisja zaś podejmuje wszelkie niezbędne kroki zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 33 ust. 2. Państwo członkowskie może utrzymać zakaz prowadzenia przez maszynistę pociągu na swoim terytorium zgodnie z ust. 4 do chwili zakończenia sprawy zgodnie z niniejszym ustępem.

#### Artykuł 31

##### Sankcje

Bez uszczerbku dla jakichkolwiek innych sankcji lub procedur ustanowionych w niniejszej dyrektywie państwa członkowskie przyjmują przepisy dotyczące sankcji stosowanych w przypadku naruszenia przepisów krajowych przyjętych zgodnie z niniejszą dyrektywą i podejmują wszelkie kroki niezbędne do zapewnienia ich wdrożenia. Przewidziane sankcje muszą być skuteczne, proporcjonalne, niedyskryminujące i odstraszające. Państwa członkowskie powiadamiają Komisję o tych przepisach najpóźniej w terminie określonym w art. 37 ust. 1 akapit pierwszy, a także powiadamiają ją niezwłocznie o wszelkich późniejszych ich zmianach.

## Rozdział X

### Przepisy końcowe

#### Artykuł 32

##### Zmiany w załącznikach

**Środki mające na celu zmianę innych niż istotne elementów niniejszej dyrektywy, w tym służące jej uzupełnieniu, które są konieczne dla dostosowania załączników do postępu naukowego i technicznego, podejmuje się zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 33 ust. 3, przy poszanowaniu procedur i uprawnień ustanowionych rozporządzeniem (WE) nr 881/2004, a w szczególności jego art. 3, 4, 6, 12 i 17.**

#### Artykuł 33

##### Komitet

1. Komisja jest wspierana przez komitet ustanowiony na mocy art. 21 dyrektywy 96/48/WE.
2. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu zastosowanie mają art. 5 i 7 decyzji 1999/468/WE, przy uwzględnieniu postanowień jej art. 8.

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

Czwartek, 18 stycznia 2007 r.

3. W razie odwołania do niniejszego ustępu stosuje się art. 5a ust. 1-4 oraz art. 7 decyzji 1999/468/WE, z uwzględnieniem postanowień art. 8 tej decyzji.

4. W razie konieczności w najpilniejszych przypadkach, jeżeli środki proponowane przez Komisję są zgodne ze stanowiskiem komitetu, stosuje się postanowienia art. 5a ust. 1, 2, 4, 6 oraz art. 7 decyzji 1999/468/WE, z uwzględnieniem postanowień art. 8 tej decyzji.

#### Artykuł 34

##### Sprawozdanie

Agencja ocenia postęp w przyznawaniu świadectw maszynistom zgodnie z niniejszą dyrektywą. Najpóźniej cztery lata po przyjęciu podstawowych parametrów rejestrów, zgodnie z art. 23 ust. 4, przedkłada Komisji sprawozdanie uwzględniające w razie potrzeby zmiany, jakie należy wprowadzić w systemie w zakresie:

- a) procedur udzielania licencji i świadectw;
- b) akredytacji ośrodków szkoleniowych i egzaminatorów;
- c) systemu jakości wprowadzanego przez właściwe organy;
- d) wzajemnego uznawania świadectw;
- e) adekwatności wymagań szkoleniowych wyszczególnionych w załącznikach IV, V i VI w odniesieniu do struktury rynku oraz kategorii wymienionych w art. 4 ust. 2 lit. a);
- f) wzajemnego powiązania rejestrów i mobilności na rynku pracy.

Ponadto w sprawozdaniu tym Agencja może w razie potrzeby zalecić działania dotyczące teoretycznego i praktycznego egzaminu sprawdzającego wiedzę zawodową osób ubiegających się o ujednolicone świadectwo w odniesieniu do taboru i odpowiedniej infrastruktury.

Komisja podejmuje stosowne środki w oparciu o te zalecenia i w razie konieczności proponuje zmiany w niniejszej dyrektywie.

#### Artykuł 35

##### Stosowanie kart elektronicznych (smartcards)

Do ...<sup>(\*)</sup> Agencja zbada możliwość użycia karty elektronicznej łączącej licencję i świadectwa, o których mowa w art. 4, oraz sporządzi analizę kosztów i zysków. W stosownych przypadkach Komisja przyjmie, zgodnie z procedurą **regulacyjną połączoną z kontrolą**, o której mowa w **art. 33 ust. 3** i na podstawie projektu przygotowanego przez Agencję, specyfikację techniczną i eksploatacyjną takiej karty elektronicznej **w formie środków mających na celu zmianę innych niż istotne elementów niniejszej dyrektywy służących jej uzupełnieniu**. Wprowadzenie takiej karty elektronicznej może wymagać dostosowania załączników zgodnie z art. 32.

#### Artykuł 36

##### Współpraca

Państwa członkowskie służą sobie wzajemnie pomocą przy wdrażaniu niniejszej dyrektywy. Właściwe organy prowadzą współpracę na tym etapie wdrażania.

Agencja wspomaga tę współpracę i organizuje odpowiednie spotkania z przedstawicielami właściwych organów.

<sup>(\*)</sup> Pięć lat od dnia wejścia w życie niniejszej dyrektywy.

Czwartek, 18 stycznia 2007 r.

## Artykuł 37

## Wdrożenie

1. Państwa członkowskie wprowadzają w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne konieczne do zapewnienia zgodności z niniejszą dyrektywą do dnia **31 grudnia 2007 r.** Niezwłocznie powiadamiają o tym 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. Komisja informuje o tym pozostałe państwa członkowskie.

3. Obowiązki w zakresie transpozycji i wdrożenia niniejszej dyrektywy nie mają zastosowania do Cypru i Malty, do czasu gdy na ich terytorium stworzony zostanie system kolejowy.

## Artykuł 38

## Stopniowe wprowadzanie w życie i okresy przejściowe

Niniejsza dyrektywa będzie wprowadzana w życie stopniowo zgodnie z poniższymi przepisami.

1. Rejestry, o których mowa w *art. 23*, zostaną utworzone w okresie dwóch lat od określonej w *art. 23* ust. 4 daty przyjęcia podstawowych parametrów rejestrów.
2.
  - a) Nie później niż dwa lata od przyjęcia podstawowych parametrów rejestrów, o których mowa w *art. 23* ust. 4 świadectwa i licencje są wydawane zgodnie z niniejszą dyrektywą maszynistom wykonującym przewozy transgraniczne, kabotażowe lub towarowe w innym państwie członkowskim, lub pracującym w co najmniej dwóch państwach członkowskich, bez uszczerbku dla przepisów pkt 3).  
Od powyższej daty wszyscy maszyniści wykonujący wspomniane rodzaje przewozów, łącznie z tymi, którzy nie posiadają jeszcze licencji lub świadectwa wydanych zgodnie z niniejszą dyrektywą, są poddawani *okresowym* kontrolom przewidzianych w *art. 17*.
  - b) W okresie dwóch lat od utworzenia rejestrów, o których mowa w ust. 1, wszystkie nowe licencje i świadectwa są wydawane zgodnie z niniejszą dyrektywą, bez uszczerbku dla przepisów pkt 3).
  - c) w okresie siedmiu lat od utworzenia rejestrów, o których mowa w pkt 1), wszyscy maszyniści zobowiązani są posiadać licencję i świadectwo wydane zgodnie z niniejszą dyrektywą. Podmiot wydający uwzględnia wszelkie nabyte już przez każdego maszynistę kwalifikacje zawodowe w taki sposób, aby wymóg ten nie stwarzał niepotrzebnych obciążeń administracyjnych i finansowych. W miarę możliwości należy utrzymać *upoważnienie* do kierowania pojazdem kolejowym uprzednio *udzielone* maszyniście. W odniesieniu do poszczególnych maszynistów lub ich grup organy wydające mogą jednak zdecydować, że do uzyskania licencji lub świadectw zgodnie z przepisami niniejszej dyrektywy konieczne jest przejście dodatkowych egzaminów lub szkoleń.
3. Maszyniści, którym zezwolono na kierowanie pojazdem kolejowym zgodnie z przepisami stosowanymi w okresie poprzedzającym wejście w życie niniejszej dyrektywy zgodnie z pkt 2) lit. a) lub b), mogą nadal wykonywać swoje czynności zawodowe na podstawie *swojego upoważnienia* i bez stosowania przepisów niniejszej dyrektywy w okresie siedmiu lat od utworzenia rejestrów, o których mowa w pkt 1).

W przypadku praktykantów, którzy rozpoczęli zatwierdzone kształcenie i program szkoleniowy lub zatwierdzony kurs szkoleniowy w okresie poprzedzającym wejście w życie niniejszej dyrektywy zgodnie z pkt 2) lit. a) lub b), państwa członkowskie mogą przyznawać świadectwa tym praktykantom zgodnie z obowiązującymi przepisami krajowymi.

Właściwy organ lub zainteresowane organy mogą w wyjątkowych przypadkach zwolnić maszynistów i praktykantów, o których mowa w niniejszym punkcie, z wymagań zdrowotnych określonych w *załączniku II*. Ważność licencji wydanej przy zastosowaniu takiego zwolnienia jest ograniczona do terytorium danego państwa członkowskiego.

Czwartek, 18 stycznia 2007 r.

4. Właściwe organy, przedsiębiorstwa kolejowe i zarządcy infrastruktury zapewniają stopniowe wprowadzanie regularnych kontroli odpowiadających okresowym kontrolom przewidzianym w art. 17 wobec maszynistów nie posiadających licencji i świadectw zgodnych z niniejszą dyrektywą.
5. Na wniosek państwa członkowskiego Komisja, po konsultacji z tym państwem członkowskim, zwróci się do Agencji o przeprowadzenie analizy kosztów i korzyści zastosowania przepisów niniejszej dyrektywy do maszynistów prowadzących pojazdy kolejowe wyłącznie na terytorium danego państwa członkowskiego. Analiza kosztów i korzyści obejmuje okres 10 lat. Analiza kosztów i zysków jest przedkładana Komisji w okresie dwóch lat od utworzenia rejestru, o którym mowa w pkt 1).

Jeśli ta analiza kosztów i zysków wykaże, że koszty zastosowania przepisów niniejszej dyrektywy w odniesieniu do tych maszynistów przewyższają korzyści, Komisja, zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 33 ust. 2, w ciągu 6 miesięcy od przedłożenia analizy kosztów i korzyści podejmuje w tej sprawie decyzję. Decyzja może stanowić, że przepisy pkt 2) lit. b) i c) niniejszego artykułu nie muszą być stosowane wobec takich maszynistów w okresie do 10 lat na terytorium danego państwa członkowskiego.

Najpóźniej 24 miesiące przed wygaśnięciem wspomnianego okresowego zwolnienia Komisja, uwzględniając odpowiedni rozwój sektora kolejowego danego państwa członkowskiego, może zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 33 ust. 2 wystąpić z wnioskiem do Agencji o przeprowadzenie drugiej analizy kosztów i korzyści, która jest przekazywana Komisji najpóźniej 12 miesięcy przed wygaśnięciem tego okresowego zwolnienia. Komisja podejmuje decyzję zgodnie z procedurą opisaną w akapicie drugim niniejszego punktu.

#### Artykuł 39

##### Wejście w życie

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

#### Artykuł 40

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do państw członkowskich.

Sporządzono w

W imieniu Parlamentu Europejskiego  
Przewodniczący

W imieniu Rady  
Przewodniczący

---

#### ZAŁĄCZNIK I

##### OBOWIĄZUJĄCY WE WSPÓLNOŚCIE WZÓR LICENCJI I UJEDNOLICONEGO ŚWIADECTWA UZUPEŁNIAJĄCEGO

#### 1. CECHY LICENCJI

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

Karta wykonana jest z poliwęglanu.

Metody weryfikowania cech fizycznych licencji maszynisty w celu zapewnienia ich zgodności z normami międzynarodowymi muszą odpowiadać normie ISO 10373.