

Środa, 26 lutego 2014 r.

P7_TA(2014)0150

Bezpieczeństwo kolei *I****Rezolucja ustawodawcza Parlamentu Europejskiego z dnia 26 lutego 2014 r. w sprawie wniosku dotyczącego dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie bezpieczeństwa kolei (przekształcenie) (COM(2013)0031 – C7-0028/2013 – 2013/0016(COD))****(Zwykła procedura ustawodawcza – przekształcenie)**

(2017/C 285/55)

Parlament Europejski,

- uwzględniając wniosek Komisji przedstawiony Parlamentowi Europejskiemu i Radzie (COM(2013)0031),
 - uwzględniając art. 294 ust. 2 oraz art. 91 ust. 1 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, zgodnie z którymi wniosek został przedstawiony Parlamentowi przez Komisję (C7-0028/2013),
 - uwzględniając art. 294 ust. 3 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,
 - uwzględniając uzasadnione opinie przedstawione – na mocy protokołu nr 2 w sprawie stosowania zasad pomocniczości i proporcjonalności – przez parlament Litwy, senat Rumunii i parlament Szwecji, w których stwierdzono, że projekt aktu ustawodawczego nie jest zgodny z zasadą pomocniczości,
 - uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego z dnia 11 lipca 2013 r. ⁽¹⁾,
 - uwzględniając opinię Komitetu Regionów z dnia 8 października 2013 r. ⁽²⁾,
 - uwzględniając Porozumienie międzyinstytucjonalne z dnia 28 listopada 2001 r. w sprawie bardziej uporządkowanego wykorzystania techniki przekształcania aktów prawnych ⁽³⁾,
 - uwzględniając pismo Komisji Prawnej skierowane do Komisji Transportu i Turystyki zgodnie z art. 87 ust. 3 Regulaminu,
 - uwzględniając art. 87 i art. 55 Regulaminu,
 - uwzględniając sprawozdanie Komisji Transportu i Turystyki (A7-0015/2014),
- A. mając na uwadze, że konsultacyjna grupa robocza służb prawnych Parlamentu Europejskiego, Rady i Komisji stwierdziła, że omawiany wniosek nie zawiera żadnych zmian merytorycznych innych niż te określone jako takie we wniosku oraz mając na uwadze, że w odniesieniu do ujednoczenia niezmienionych przepisów istniejących tekstów z tymi poprawkami, wniosek ogranicza się do ich prostego ujednoczenia bez zmian merytorycznych,
1. przyjmuje poniższe stanowisko w pierwszym czytaniu, biorąc pod uwagę zalecenia konsultacyjnej grupy roboczej służb prawnych Parlamentu Europejskiego, Rady i Komisji;
 2. zwraca się do Komisji o ponowne przekazanie mu sprawy, jeśli uzna ona za stosowne wprowadzić znaczące zmiany do swojego wniosku lub zastąpić go innym tekstem;
 3. zobowiązuje swojego przewodniczącego do przekazania stanowiska Parlamentu Radzie i Komisji, a także parlamentom narodowym.

⁽¹⁾ Dz.U. C 327 z 12.11.2013, s. 122.⁽²⁾ Dz.U. C 356 z 5.12.2013, s. 92.⁽³⁾ Dz.U. C 77 z 28.3.2002, s. 1.

Środa, 26 lutego 2014 r.

P7_TC1-COD(2013)0016

Stanowisko Parlamentu Europejskiego przyjęte w pierwszym czytaniu w dniu 26 lutego 2014 r. w celu przyjęcia dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/.../UE w sprawie bezpieczeństwa kolei (wersja przekształcona)

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

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

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

po przekazaniu projektu aktu ustawodawczego parlamentom narodowym,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego ⁽¹⁾,

uwzględniając opinię Komitetu Regionów ⁽²⁾,

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą ⁽³⁾,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Dyrektywa 2004/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady ⁽⁴⁾ została znacząco zmieniona. Ze względu na konieczność dalszych zmian, dla zachowania przejrzystości, dyrektywę tę należy przekształcić.
- (1a) **Kolej jest już najbezpieczniejszym środkiem transportu w Unii, a w ciągu ostatnich dekad poprawiła swoje wyniki w zakresie bezpieczeństwa. Podczas gdy wydajność transportowa wzrosła z 200 mld pasażerokilometrów w 1970 r. do obecnych 300 mld, średnia roczna liczba zgonów pasażerów kolei spadła w tym samym okresie z 400 do poniżej 100.** [Popr. 1]
- (1b) **Bezpieczeństwo należy zapewniać nie tylko pasażerom i pracownikom, w tym pracownikom wykonawców, ale również osobom korzystającym z przejazdów kolejowych oraz osobom mieszkającym w pobliżu linii kolejowych.** [Popr. 2]
- (1c) **Należy nadal poprawiać poziom bezpieczeństwa kolei w oparciu o postęp techniczny i naukowy oraz przy uwzględnieniu oczekiwanego wzrostu konkurencyjności transportu kolejowego.** [Popr. 3]
- (1d) **Sektor kolei w Unii przechodzi głębokie przemiany, wprowadzone między innymi za sprawą trzech unijnych pakietów kolejowych przyjmowanych od początku lat dziewięćdziesiątych XX w. Stopniowe tworzenie jednolitego europejskiego obszaru kolejowego wiąże się z mnożeniem się podmiotów, zwiększonym angażowaniem podwykonawców oraz częstszym wchodzeniem na rynek nowych podmiotów. W kontekście większej złożoności bezpieczeństwo zależy przede wszystkim od interakcji między wszystkimi podmiotami, tj. przedsiębiorstwami kolejowymi, zarządcami infrastruktury, branżą kolejową oraz organami ds. bezpieczeństwa. Przepisy dotyczące bezpieczeństwa powinny uwzględniać rozwój sytuacji i zakładać odpowiednie procedury i narzędzia w zakresie informowania, zarządzania i reagowania w sytuacjach awaryjnych.** [Popr. 4]

⁽¹⁾ Dz.U. C 327 z 12.11.2013, s. 122.

⁽²⁾ Dz.U. C 356 z 5.12.2013, s. 92.

⁽³⁾ Stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 26 lutego 2014 r.

⁽⁴⁾ Dyrektywa 2004/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie bezpieczeństwa kolei wspólnotowych oraz zmieniająca dyrektywę Rady 95/18/WE w sprawie przyznawania licencji przedsiębiorstwom kolejowym, oraz dyrektywę 2001/14/WE w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej oraz certyfikację w zakresie bezpieczeństwa (Dz.U. L 164 z 30.4.2004, s. 44).

Środa, 26 lutego 2014 r.

- (2) Poprzez harmonizację treści przepisów w sprawie bezpieczeństwa, certyfikacji przedsiębiorstw kolejowych w zakresie bezpieczeństwa, zadań i ról krajowych organów ds. bezpieczeństwa oraz przepisów dotyczących prowadzenia dochodzeń w sprawach wypadków, dyrektywa 2004/49/WE ustanowiła wspólne ramy regulacyjne bezpieczeństwa kolei. ~~Kontynuacja wysiłków zmierzających do utworzenia~~ **Trwający proces tworzenia jednolitego rynku usług transportu kolejowego wymaga jednak skutkuje mnożeniem się różnych podmiotów oraz interfejsów komunikacyjnych. Aby zagwarantować bezpieczeństwo kolei w tych warunkach, należy dokonać** dogłębnej zmiany tej dyrektywy. [Popr. 5]
- (2a) **Biorąc pod uwagę istniejące różnice między wymogami w zakresie bezpieczeństwa, które mają wpływ na optymalne funkcjonowanie transportu kolejowego w Unii, szczególnie ważne jest kontynuowanie procesu harmonizowania przepisów eksploatacyjnych oraz przepisów bezpieczeństwa, jak również przepisów dotyczących dochodzenia w sprawach wypadków.** [Popr. 6]
- (2b) **Harmonizacja nie powinna jednak stanowić zagrożenia dla obecnego poziomu bezpieczeństwa w żadnym z państw członkowskich.** [Popr. 7]
- (2c) **Właściwe egzekwowanie i dalsze ulepszanie dyrektywy Rady 96/49/WE⁽¹⁾ oraz dyrektywy 2008/68/WE Parlamentu Europejskiego i Rady⁽²⁾ jest niezmiernie istotne z perspektywy bezpieczeństwa kolei oraz ochrony życia, zdrowia publicznego i środowiska.** [Popr. 8]
- (3) W wielu państwach członkowskich metro, tramwaje, **tramwaje dwusystemowe** i inne systemy kolei lekkiej podlegają lokalnym lub regionalnym przepisom w zakresie bezpieczeństwa, są często nadzorowane przez władze lokalne lub regionalne i nie są objęte wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności czy udzielania zezwoleń w obrębie Unii. Tramwaje są ponadto często przedmiotem prawodawstwa dotyczącego bezpieczeństwa ruchu drogowego i w związku z tym nie mogą być w pełni ujęte w przepisach dotyczących bezpieczeństwa kolei. W związku z powyższym tego rodzaju lokalne systemy kolei należy wyłączyć z zakresu stosowania niniejszej dyrektywy. Nie stanowi to dla państw członkowskich przeszkody w dobrowolnym stosowaniu przepisów niniejszej dyrektywy do lokalnych systemów kolei, jeżeli uznają to za stosowne. [Popr. 9]
- (4) Poziom bezpieczeństwa w systemie kolei Unii jest ogólnie wysoki, zwłaszcza w porównaniu z transportem drogowym. ~~W miarę możliwości~~ **Na tyle, na ile to praktycznie możliwe,** należy nadal poprawiać poziom bezpieczeństwa w oparciu o postęp techniczny i naukowy oraz przy uwzględnieniu oczekiwanego wzrostu konkurencyjności transportu kolejowego. [Popr. 10]
- (4a) **Bezpieczeństwo zależy przede wszystkim od interakcji między infrastrukturą kolejową, operacjami, producentami oraz organami ds. bezpieczeństwa. Powinno się stosować i rozwijać właściwe narzędzia służące do gwarantowania i zwiększania bezpieczeństwa.** [Popr. 11]
- (5) ~~Najważniejsze~~ **Wszystkie** podmioty systemu kolei, zarządcy infrastruktury i przedsiębiorstwa kolejowe, ~~powinni~~ **powinny** ponosić pełną odpowiedzialność za bezpieczeństwo systemu, każdy w swoim zakresie. ~~We właściwych przypadkach operatorzy powinni współpracować przy wprowadzaniu środków kontroli ryzyka.~~ Państwa członkowskie powinny dokonać jasnego rozróżnienia między odpowiedzialnością bezpośrednią za bezpieczeństwo a zadaniem krajowego organu ds. bezpieczeństwa, polegającym na stworzeniu krajowych ram regulacyjnych i nadzorowaniu działalności wszystkich operatorów. [Popr. 12]
- (6) Odpowiedzialność zarządców infrastruktury i przedsiębiorstw kolejowych za funkcjonowanie systemu kolei nie wyklucza ponoszenia przez inne podmioty, takie jak producenci, przewoźnicy ~~podwykonawcy~~, nadawcy, napełniający, załadownicy, **rozładownicy, odbiorcy**, podmioty odpowiedzialne za utrzymanie, dostawcy usług utrzymania, **właściciele pojazdów**, posiadacze ~~wagonów~~ **pojazdów**, dostawcy usług i podmioty zamawiające, odpowiedzialności za ich produkty lub usługi **lub za stosowanie środków kontroli ryzyka**. W celu uniknięcia ryzyka, że ich obowiązki te nie są ~~należyte~~ **będą należyte** wypełniane, każdemu podmiotowi należy odpowiednio powierzyć odpowiedzialność w jego obszarze działalności **w drodze porozumień umownych**. Każdy podmiot systemu kolei powinien być odpowiedzialny wobec pozostałych podmiotów, **w tym właściwych władz**, za kompletne i rzetelne przekazywanie wszystkich **odnośnych** informacji, które ~~mają znaczenie~~ **są niezbędne** dla sprawdzenia, czy pojazdy nadają się do eksploatacji. Odnosi się to **zapewnienia bezpiecznego eksploataowania pojazdu**, w szczególności ~~do~~ informacji na temat statusu i historii pojazdu, jego dokumentacji utrzymania, identyfikowalności operacji załadunku oraz listów przewozowych. [Popr. 13]

⁽¹⁾ Dyrektywa Rady 96/49/WE z dnia 23 lipca 1996 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich w zakresie kolejowego transportu towarów niebezpiecznych (Dz.U. L 235 z 17.9.1996, s. 25).

⁽²⁾ Dyrektywa 2008/68/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 24 września 2008 r. w sprawie transportu lądowego towarów niebezpiecznych (Dz.U. L 260 z 30.9.2008, s. 13).

Środa, 26 lutego 2014 r.

- (6a) **Poważne wypadki z udziałem wagonów towarowych dowiodły, że niezbędne są obowiązkowe, zharmonizowane na szczeblu europejskim przepisy dotyczące częstotliwości i interwałów działań w zakresie utrzymania kolejowych wagonów towarowych, taboru pasażerskiego oraz lokomotyw.** [Popr. 14]
- (7) Każde przedsiębiorstwo kolejowe oraz każdy zarządca infrastruktury i podmiot odpowiedzialny za utrzymanie powinien gwarantować, że jego wykonawcy i inne zaangażowane strony stosują środki kontroli ryzyka. Powinien on w tym celu stosować metody monitorowania określone we wspólnych metodach oceny bezpieczeństwa (CSM). Jego wykonawcy powinni stosować ten proces na mocy ustaleń umownych. Jako że tego rodzaju ustalenia stanowią istotny element systemu zarządzania bezpieczeństwem przedsiębiorstw kolejowych i zarządców infrastruktury, przedsiębiorstwa kolejowe i zarządcy infrastruktury powinni ujawniać swe ustalenia umowne na wniosek Agencji Kolejowej Unii Europejskiej (zwanej dalej „Agencją”) lub krajowego organu ds. bezpieczeństwa, w kontekście prowadzonej przez nie działalności w zakresie nadzoru.
- (7a) **W ciągu ostatnich dekad spadła intensywność współpracy między producentami, dostawcami usług utrzymania oraz przedsiębiorstwami kolejowymi. Stwarza to potrzebę harmonizacji w zakresie minimalnej częstotliwości działań w zakresie utrzymania oraz wymogów jakościowych celem zapewnienia bezpieczeństwa całego systemu kolei.** [Popr. 15]
- (8) Stopniowo wprowadzone zostały wspólne wymagania bezpieczeństwa (CST) i CSM, aby zapewnić utrzymanie wysokiego poziomu bezpieczeństwa oraz jego poprawę w przypadkach, gdy to jest niezbędne i wykonalne. Wprowadzenie CST i CSM powinno dostarczyć narzędzi oceny bezpieczeństwa i działalności operatorów zarówno na szczeblu państw członkowskich, jak i Unii. Wspólne wskaźniki bezpieczeństwa (CSI) ustanowiono na potrzeby oceny, czy systemy są zgodne z CST i w celu ułatwienia monitorowania skuteczności działania w zakresie bezpieczeństwa kolei. [Popr. 16]
- (9) Przepisy krajowe, często oparte na krajowych normach technicznych, ~~zastąpiono~~ stopniowo **zastępuje się** przepisami utworzonymi w oparciu o wspólne normy, określone w CST, CSM i technicznych specyfikacjach interoperacyjności (TSI). W celu wyeliminowania przeszkód dla interoperacyjności należy stopniowo ograniczać liczbę przepisów krajowych w wyniku objęcia zakresem TSI całego systemu kolei Unii i uregulowania otwartych punktów w TSI. W tym celu państwa członkowskie ~~powinny~~ **muszą** na bieżąco aktualizować swoje systemy przepisów krajowych, uchylać nieaktualne przepisy i informować o tym **bez zbędnej zwłoki** Komisję oraz Agencję. [Popr. 17]
- (10) Wobec stopniowego podejścia do usuwania przeszkód dla interoperacyjności systemu kolei **przy jednoczesnym utrzymaniu wysokiego poziomu bezpieczeństwa kolei** oraz **wobec** niezbędnego w związku z tym czasu na przyjęcie TSI należy podjąć kroki celem uniknięcia sytuacji, w której państwa członkowskie przyjmowałyby nowe przepisy krajowe lub realizowały projekty zwiększające heterogeniczność obecnego systemu. System zarządzania bezpieczeństwem uznano za skuteczne narzędzie zapobiegania wypadkom, ~~a~~ **Państwa członkowskie, Agencja oraz przedsiębiorstwa kolejowe są odpowiedzialne za natychmiastowe podejmowanie działań naprawczych w celu zapobiegania powtarzaniu się wypadków. Państwa członkowskie nie powinny zmniejszać odpowiedzialności przedsiębiorstw kolejowych poprzez wprowadzanie nowych przepisów krajowych bezpośrednio po wypadku.** [Popr. 18]
- (10a) **Systemy sterowania pociągami oraz sygnalizacji odgrywają kluczową rolę w zapewnianiu bezpieczeństwa kolei. Zharmonizowany rozwój i wdrożenie europejskiego systemu zarządzania ruchem kolejowym (ERTMS) w unijnej sieci kolejowej stanowi ważny wkład w poprawę poziomów bezpieczeństwa.** [Popr. 19]
- (11) Realizując swój zakres obowiązków i odpowiedzialności, zarządcy infrastruktury i przedsiębiorstwa kolejowe powinny wdrażać system zarządzania bezpieczeństwem spełniający wymogi Unii i zawierający wspólne elementy. Informacje o bezpieczeństwie i wdrażaniu systemu zarządzania bezpieczeństwem powinny być przekazywane Agencji i krajowemu organowi ds. bezpieczeństwa we właściwym państwie członkowskim.
- (11a) **Przedsiębiorstwa kolejowe i zarządcy infrastruktury powinni ustanowić w ramach własnych procedur zapewniania bezpieczeństwa zasadę „just culture” w celu czynnego zachęcania personelu do zgłaszania wypadków, incydentów i zdarzeń potencjalnie wypadkowych związanych z bezpieczeństwem, przy czym osoby zgłaszające nie powinny być narażone na ryzyko kary lub dyskryminacji. Zasada „just culture” umożliwia przemysłowi kolejowemu wyciąganie wniosków z wypadków, incydentów i zdarzeń potencjalnie wypadkowych, a tym samym poprawę bezpieczeństwa pracowników i pasażerów kolei.** [Popr. 20]

Środa, 26 lutego 2014 r.

- (12) Aby zapewnić wysoki poziom bezpieczeństwa kolei i równe warunki dla wszystkich przedsiębiorstw kolejowych, wszystkie te przedsiębiorstwa powinny podlegać tym samym wymogom w zakresie bezpieczeństwa. Aby uzyskać dostęp do infrastruktury kolejowej, licencjonowane przedsiębiorstwo kolejowe powinno posiadać certyfikat bezpieczeństwa. Certyfikat bezpieczeństwa powinien zawierać potwierdzenie ustanowienia przez przedsiębiorstwo kolejowe systemu zarządzania bezpieczeństwem i jego zdolności do spełnienia wymogów właściwych norm i przepisów bezpieczeństwa **we wszystkich państwach członkowskich, w których działa przedsiębiorstwo**. W odniesieniu do międzynarodowych usług transportowych powinno wystarczać jednorazowe zatwierdzenie systemu zarządzania bezpieczeństwem na poziomie Unii **lub zatwierdzenie dla obszaru, którego infrastrukturę kolejową będzie użytkowało przedsiębiorstwo kolejowe**. [Popr. 21]
- (13) W oparciu o dyrektywę 2004/49/WE ustanowiono **minimalne** ujednolicone metody w zakresie monitorowania, oceny zgodności, nadzoru oraz wyceny i oceny ryzyka, które mają zastosowanie do przedsiębiorstw kolejowych oraz krajowych organów ds. bezpieczeństwa. Te ramy regulacyjne są wystarczająco dopracowane, aby stopniowo wprowadzić jednolity certyfikat bezpieczeństwa, ważny w całej Unii, **w obrębie określonych obszarów działalności**. Dzięki ograniczeniu obciążeń administracyjnych dla przedsiębiorstw kolejowych, przejście na jednolity certyfikat bezpieczeństwa powinno sprawić, że system kolei będzie skuteczniejszy i wydajniejszy, **co uczyni transport kolejowy bardziej konkurencyjnym w kontekście konkurencji intermodalnej**. [Popr. 22]
- (14) Jednolity certyfikat bezpieczeństwa powinien być wydawany na podstawie dowodu, że przedsiębiorstwo kolejowe ustanowiło system zarządzania bezpieczeństwem. Dowód taki może wymagać nie tylko przeprowadzenia kontroli na miejscu w przedsiębiorstwie kolejowym, ale też nadzoru, którego przedmiotem będzie sprawdzenie, czy po uzyskaniu jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa przedsiębiorstwo kolejowe nadal rzetelnie stosuje swój system zarządzania bezpieczeństwem.
- (15) Zarządca infrastruktury powinien ponosić zasadniczą odpowiedzialność za bezpieczne zaprojektowanie oraz bezpieczne utrzymanie i eksploataowanie własnej sieci kolejowej. Zarządca infrastruktury powinien podlegać autoryzacji w zakresie bezpieczeństwa ze strony krajowego organu ds. bezpieczeństwa odnośnie do jego systemu zarządzania bezpieczeństwem i innych przepisów w zakresie spełnienia wymagań dotyczących bezpieczeństwa.
- (16) **Przeszkolenie i kwalifikacje personelu kolejowego są kluczowym czynnikiem dla bezpieczeństwa kolei. Przedsiębiorstwa kolejowe powinny dopilnować, aby ich personel był odpowiednio wykwalifikowany i przeszkolony oraz aby posiadał odpowiednie certyfikaty, również w przypadku działania w obrębie sieci innego państwa członkowskiego. Krajowe organy ds. bezpieczeństwa powinny monitorować i egzekwować wymogi w tym zakresie.** Certyfikacja personelu kolejowego ~~stanowi częste~~ **może stanowić** dla nowych operatorów barierę ~~nie do przejścia~~. Państwa członkowskie powinny zapewnić przedsiębiorstwom kolejowym, które zamierzają rozpocząć działalność w obrębie danej sieci, dostęp do szkoleń i certyfikacji personelu kolejowego, niezbędnych do spełnienia wymogów przepisów krajowych. [Popr. 23]
- (17) Podmioty odpowiedzialne za utrzymanie wagonów towarowych powinny dysponować odpowiednim certyfikatem. Jeżeli podmiotem odpowiedzialnym za utrzymanie jest zarządca infrastruktury, odpowiednia certyfikacja powinna stanowić część autoryzacji w zakresie bezpieczeństwa. Certyfikat wydany takiemu podmiotowi powinien gwarantować, że wymogi niniejszej dyrektywy związane z utrzymaniem są spełnione w odniesieniu do każdego wagonu towarowego, za który podmiot ten jest odpowiedzialny. Certyfikat powinien być ważny na terytorium całej Unii i być wydawany przez organ mający możliwość przeprowadzania audytu systemu utrzymania wprowadzonego przez podmiot. Z uwagi na to, że wagony towarowe są często wykorzystywane w ruchu międzynarodowym, zaś podmiot odpowiedzialny za utrzymanie może chcieć skorzystać z warsztatów prowadzących działalność w więcej niż jednym państwie członkowskim, organ wydający certyfikat powinien mieć możliwość przeprowadzania kontroli w całej Unii.
- (17a) **Agencja wraz z ekspertami branżowymi powinna, uwzględniając doświadczenie sektora lotniczego, opracować wspólną metodę oceny bezpieczeństwa służącą określeniu kluczowych składowych bezpieczeństwa.** [Popr. 24]
- (18) Krajowe organy ds. bezpieczeństwa powinny być całkowicie niezależne pod względem organizacyjnym, struktury prawnej i procesu decyzyjnego od wszelkich przedsiębiorstw kolejowych, zarządców infrastruktury, wnioskodawców ~~oraz~~ **lub** podmiotów zamawiających. Powinny one wykonywać swoje zadania w sposób przejrzysty i niedyskryminujący, współpracować z Agencją w celu stworzenia jednolitego obszaru kolejowego **o wysokim poziomie bezpieczeństwa kolei** i wzajemnie koordynować swe kryteria podejmowania decyzji. **W celu zrealizowania swoich zadań krajowe organy ds. bezpieczeństwa muszą dysponować wystarczającymi środkami budżetowymi oraz wystarczającą liczbą dobrze przeszkolonego personelu**. W celu zwiększenia efektywności dwa państwa członkowskie (lub większa ich liczba) mogą zdecydować o połączeniu zasobów kadrowych i innych zasobów ich odpowiednich krajowych organów ds. bezpieczeństwa. [Popr. 25]

Środa, 26 lutego 2014 r.

- (18a) *Aby stworzyć jednolity europejski obszar kolejowy oraz poprawić bezpieczeństwo kolei, niezbędne jest wprowadzenie jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa. Wymaga to jasnego podziału zadań i obowiązków między Agencją a krajowe organy ds. bezpieczeństwa. Agencja powinna stać się punktem kompleksowej obsługi w zakresie certyfikatów bezpieczeństwa w Unii, wykorzystującym cenną wiedzę ekspercką, wiedzę lokalną oraz doświadczenie krajowych organów ds. bezpieczeństwa. Powinna ona przekazywać konkretne zadania i obowiązki krajowym organom ds. bezpieczeństwa na podstawie porozumień umownych, o których mowa w rozporządzeniu ... [rozporządzenie w sprawie Europejskiej Agencji Kolejowej], ale powinna posiadać wyłączne kompetencje w zakresie wydawania, odnawiania, zmiany lub unieważniania certyfikatów bezpieczeństwa zarówno dla przedsiębiorstw kolejowych, jak i zarządców infrastruktury. [Popr. 26]*
- (19) W przypadku gdy krajowy organ ds. bezpieczeństwa otrzyma wniosek o nadzorowanie przedsiębiorstwa kolejowego mającego siedzibę w innym państwie członkowskim, Agencja powinna poinformować o tym inne właściwe krajowe organy ds. bezpieczeństwa oraz zapewnić niezbędną koordynację działań w zakresie nadzoru.
- (19a) *Przestrzeganie przepisów dotyczących czasu pracy, jazdy i odpoczynku maszynistów oraz personelu kolejowego wykonującego zadania związane z bezpieczeństwem jest istotne z perspektywy bezpieczeństwa kolei oraz uczciwej konkurencji. Krajowe organy ds. bezpieczeństwa powinny ponosić odpowiedzialność za egzekwowanie i kontrolowanie stosowania tych przepisów, również w odniesieniu do operacji transgranicznych. Agencja powinna opracować urządzenie pokładowe rejestrujące czas jazdy i odpoczynku maszynistów. Krajowe organy ds. bezpieczeństwa powinny posiadać kompetencje w zakresie transgranicznego monitorowania czasu jazdy i odpoczynku. [Popr. 27]*
- (20) Poważne wypadki kolejowe zdarzają się rzadko, mogą one jednak mieć katastrofalne skutki i wywołują zaniepokojenie opinii publicznej co do bezpieczeństwa systemu kolei. Należy więc badać wszystkie takie wypadki pod kątem bezpieczeństwa w celu uniknięcia ich powtarzania się, a wyniki dochodzeń publikować **i umieszczać w sporządzanych regularnie sprawozdaniach**. Inne wypadki i incydenty również powinny być przedmiotem dochodzeń w zakresie bezpieczeństwa, w przypadkach gdy mogą stanowić znaczące zdarzenia poprzedzające poważne wypadki. **W celu zidentyfikowania takich zdarzeń poprzedzających przedsiębiorstwa kolejowe i zarządcy infrastruktury ustanawiają zasadę „just culture”, zdefiniowaną w art. 3. [Popr. 28]**
- (20a) *System bezpieczeństwa kolei opiera się na ustaleniach i wnioskach sformułowanych podczas badania wypadków i incydentów w przeszłości, co wymaga bezwzględnego stosowania przepisów w zakresie zachowania poufności, aby zapewnić dostępność cennych źródeł informacji w przyszłości. W związku z tym informacje szczególnie chronione dotyczące bezpieczeństwa powinny być objęte odpowiednią ochroną. [Popr. 29]*
- (20b) *W związku z wypadkami kolejowymi można mówić o różnych interesach społecznych, takich jak konieczność zapobiegania wypadkom w przyszłości oraz sprawne funkcjonowanie wymiaru sprawiedliwości. Mają one wymiar szerszy niż partykularne interesy zaangażowanych stron i konkretne rozpatrywane zdarzenie. Prawidłowa równowaga pomiędzy wszystkimi interesami jest niezbędna do zagwarantowania ogólnej korzyści społecznej. [Popr. 30]*
- (21) Dochodzenie w zakresie bezpieczeństwa powinno być prowadzone niezależnie od dochodzenia sądowego w tej samej sprawie; dla potrzeb tego dochodzenia powinien być zapewniony dostęp do dowodów i świadków. Dochodzenie powinno być prowadzone przez stale funkcjonujący organ, niezależny od podmiotów branży kolejowej. Organ dochodzeniowy powinien funkcjonować w sposób, który wyklucza konflikt interesów i jakiegokolwiek możliwe związki z przyczynami zdarzeń wypadków, które są badane. W szczególności nie powinno być negatywnego wpływu na funkcjonalną niezależność organu dochodzeniowego, jeżeli ma on bliskie związki organizacyjne i prawne z krajowym organem ds. bezpieczeństwa lub organem regulacyjnym ds. kolei. Dochodzenia powinny być prowadzone w sposób jak najbardziej otwarty. Dla każdego zdarzenia organ dochodzeniowy powinien wyznaczyć odpowiedni zespół dysponujący niezbędną wiedzą ekspercką i doświadczeniem do ustalenia bezpośrednich i pośrednich przyczyn wypadku.
- (21a) *Sektor kolei powinien również promować system bezsankcyjny ułatwiający spontaniczne zgłaszanie zdarzeń i tym samym wspomagający upowszechnienie zasady „just culture”. [Popr. 31]*
- (21b) *Dla zapobiegania wypadkom i incydentom istotne znaczenie ma możliwie jak najszybsze przekazywanie stosownych informacji, w tym w szczególności sprawozdań i zaleceń w zakresie bezpieczeństwa wynikających z dochodzenia w zakresie bezpieczeństwa. [Popr. 32]*

Środa, 26 lutego 2014 r.

- (21c) *W razie wypadku kolejowego trudno jest zidentyfikować ofiary i osoby do kontaktu lub krewnych, ponieważ operator zazwyczaj nie zna tożsamości ofiar. Jednak w odniesieniu do niektórych usług kolejowych na terenie Unii, w przypadku których wymagane jest dokonanie wcześniejszej rezerwacji lub w przypadku których przed wejściem do pociągu pasażerowie są poddawani kontroli bezpieczeństwa, byłoby wskazane, gdyby operator dysponował listą pasażerów i personelu pokładowego wyłącznie w celu nawiązania szybkiego kontaktu z rodzinami lub osobami do kontaktu. Dlatego należy przyznać Agencji uprawnienie do opracowywania systemów umożliwiających integrację takich informacji w systemach rezerwacji dla pasażerów. Konieczne jest ponadto, by agencje krajowe opracowały plany awaryjne obejmujące służby ratunkowe, plany dostępu, dotarcie ratowników na miejsce wypadku oraz plan pomocy ofiarom. Agencja może współpracować z agencjami krajowymi i udzielać im wsparcia przy opracowywaniu tych planów z uwzględnieniem najlepszych praktyk. Operator powinien również dysponować planem niesienia pomocy ofiarom. [Popr. 33]*
- (22) Aby zwiększyć efektywność działania organu dochodzeniowego oraz ułatwić mu wykonywanie jego obowiązków, należy umożliwić temu organowi, **jak również Agencji – na jej wniosek**, możliwie szybki dostęp do miejsca wypadku, w stosownych przypadkach w porozumieniu z organem wymiaru sprawiedliwości. **Wszystkie zaangażowane strony, w tym Agencja, powinny przekazywać wszelkie istotne informacje, których organ dochodzeniowy potrzebuje do wykonania swych działań.** Raporty z dochodzeń oraz wszelkie ustalenia i zalecenia dostarczają istotnych informacji dla dalszej poprawy bezpieczeństwa kolei i powinny być publicznie dostępne na szczeblu Unii. Zalecenia w zakresie bezpieczeństwa powinny być zrealizowane przez ich adresatów, a sprawozdania z podjętych działań przekazywane organowi dochodzeniowemu. [Popr. 34]
- (23) Państwa członkowskie powinny ustanowić sankcje za naruszenia przepisów niniejszej dyrektywy i zapewnić ich stosowanie. Sankcje te muszą być skuteczne, proporcjonalne i odstraszające.
- (24) Jako że cele działań proponowanych w niniejszej dyrektywie, a mianowicie koordynacja działań w państwach członkowskich zmierzająca do regulacji i nadzorowania bezpieczeństwa, prowadzenie dochodzeń w sprawach wypadków oraz ustanowienie wspólnych wymagań bezpieczeństwa, wspólnych metod oceny bezpieczeństwa, wspólnych wskaźników bezpieczeństwa i wspólnych wymagań w zakresie jednolitych certyfikatów bezpieczeństwa, nie mogą być osiągnięte w zadowalającym stopniu przez państwa członkowskie, natomiast mogą być lepiej zrealizowane na poziomie Unii, to Unia może przyjąć środki zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 Traktatu o Unii Europejskiej. Zgodnie z zasadą proporcjonalności, określoną w przywołanym artykule, niniejsza dyrektywa nie wykracza poza to, co jest niezbędne do osiągnięcia tych celów.
- (25) W celu uzupełnienia i zmiany innych niż istotne elementów niniejszej dyrektywy należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjęcia aktów zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej w odniesieniu do wspólnych metod oceny bezpieczeństwa i ich zmiany oraz zmiany wspólnych wskaźników bezpieczeństwa i wspólnych wymagań bezpieczeństwa. Szczególnie ważne jest, aby w czasie prac przygotowawczych Komisja prowadziła stosowne konsultacje z **partnerami społecznymi, a zwłaszcza krajowymi organami ds. bezpieczeństwa**, w tym na poziomie ekspertów. Przygotowując i opracowując akty delegowane, Komisja powinna zapewnić jednoczesne, terminowe i odpowiednie przekazanie stosownych dokumentów Parlamentowi Europejskiemu i Radzie. [Popr. 35]
- (26) W celu zapewnienia jednolitych warunków wykonywania niniejszej dyrektywy należy przyznać Komisji uprawnienia wykonawcze w odniesieniu do wymogów dotyczących systemu zarządzania bezpieczeństwem i jego elementów, przeglądu systemu certyfikacji podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie wagonów towarowych i jego rozszerzenia na inne składniki taboru oraz zasadniczej treści raportów z dochodzeń w sprawie wypadków i incydentów. Uprawnienia te powinny być wykonywane zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011⁽¹⁾.
- (27) Zobowiązanie do transpozycji niniejszej dyrektywy do prawa krajowego należy ograniczyć do tych przepisów, które stanowią merytoryczną zmianę w porównaniu z wcześniejszą dyrektywą. Zobowiązanie do transpozycji przepisów, które nie uległy zmianie, wynika z wcześniejszej dyrektywy.

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

Środa, 26 lutego 2014 r.

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

PRZYJMUJĄ NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

ROZDZIAŁ I
PRZEPISY OGÓLNE

Artykuł 1

Przedmiot

Niniejsza dyrektywa ustanawia **minimalne** przepisy, **które państwa członkowskie mogą rozszerzać tylko zgodnie z art. 8 i** których celem jest zapewnienie rozwoju i **dalszego** doskonalenia bezpieczeństwa kolei Unii oraz poprawienie dostępu do rynku dla usług transportu kolejowego, poprzez: [Popr. 36]

- a) harmonizację struktury regulacyjnej w państwach członkowskich;
 - b) określenie odpowiedzialności podmiotów systemu kolei;
 - c) rozwijanie wspólnych wymagań bezpieczeństwa i wspólnych metod oceny bezpieczeństwa, mając na celu ~~stopniową likwidację potrzeby istnienia~~ **większą harmonizację** przepisów krajowych **na wysokim poziomie bezpieczeństwa**; [Popr. 37]
 - d) wymóg ustanowienia dla każdego państwa członkowskiego krajowego organu ds. bezpieczeństwa oraz organu dochodzeniowego badającego wypadki i incydenty;
 - e) określenie wspólnych zasad dla zarządzania bezpieczeństwem kolei, jego regulacji i nadzoru;
- ea) wprowadzenie jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa, który w ramach określonych obszarów działalności jest ważny i uznawany we wszystkich państwach członkowskich**; [Popr. 38]
- eb) wymaganie od Agencji, aby publikowała wytyczne dotyczące bezpieczeństwa kolei oraz certyfikacji bezpieczeństwa, w tym zestawienia przykładów dobrych praktyk, w szczególności w odniesieniu do transportu transgranicznego**. [Popr. 39]

Artykuł 2

Zakres

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

2. ~~Z zakresu zastosowania~~ **Państwa członkowskie mogą postanowić, że środki przyjęte przez nie w celu wdrożenia** niniejszej dyrektywy ~~wyłączone są następujące systemy~~ **nie obejmują**: [Popr. 103]

- a) sieci metra, tramwajów, **tramwajów dwusystemowych** i systemy kolei lekkiej; [Popr. 40]
- b) sieci, które są funkcjonalnie oddzielone od reszty systemu kolei i są z założenia przeznaczone do prowadzenia pasażerskich przewozów lokalnych, miejskich lub podmiejskich, oraz przedsiębiorstwa kolejowe funkcjonujące wyłącznie na tych sieciach;

Środa, 26 lutego 2014 r.

3. Państwa członkowskie mogą postanowić, że środki przyjęte przez nie w celu wdrożenia niniejszej dyrektywy nie obejmują:
- a) infrastruktury kolejowej należącej do właścicieli prywatnych oraz pojazdów wykorzystywanych jedynie na tej infrastrukturze na użytek jej właścicieli w ramach ich własnej działalności w zakresie transportu towarów;
 - b) infrastruktury i pojazdów przewidzianych wyłącznie do użytku lokalnego, historycznego lub turystycznego;
- ba) infrastruktury kolei lekkiej wykorzystywanej sporadycznie przez pojazdy kolei ciężkiej w warunkach eksploatacyjnych systemu kolei lekkiej, w przypadkach gdy wykorzystanie tej infrastruktury przez te pojazdy jest konieczne wyłącznie ze względu na zachowanie łączności; [Popr. 41]**
- bb) taboru kolejowego, który stracił autoryzację i jest w danej chwili kierowany do terminalu lub na teren, gdzie będzie mógł uzyskać ponowną autoryzację. [Popr. 42]**

Artykuł 3

Definicje

Dla celów niniejszej dyrektywy przyjmuje się następujące definicje:

- a) „system kolei **Unii**” oznacza **unijny system kolei konwencjonalnej oraz dużych prędkości** zdefiniowany w art. 2 dyrektywy ... [dyrektywa w sprawie interoperacyjności systemu kolei]; [Popr. 43]
- b) „zarządca infrastruktury” oznacza zarządcę infrastruktury zdefiniowanego w art. 2 3 dyrektywy 2001/14/WE Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE ⁽¹⁾; [Popr. 44]
- c) „przedsiębiorstwo kolejowe” oznacza przedsiębiorstwo kolejowe zdefiniowane w art. 2 3 dyrektywy 2001/14/WE 2012/34/UE oraz każde publiczne lub prywatne przedsiębiorstwo, którego działalność polega na świadczeniu kolejowych przewozów towarowych lub pasażerskich, z zastrzeżeniem, że przedsiębiorstwo to musi zapewnić trakcję; obejmuje to także takie przedsiębiorstwa, które zapewniają wyłącznie trakcję; [Popr. 45]
- ca) „obszar działalności” oznacza sieć lub sieci w państwie członkowskim lub w grupie państw członkowskich, w obrębie której lub których przedsiębiorstwo kolejowe zamierza prowadzić działalność;
- cb) „odizolowana sieć kolejowa” oznacza sieć kolejową państwa członkowskiego lub część takiej sieci, której szerokość międzytorza wynosi 1 520 mm, która jest geograficznie lub technicznie odrębna od sieci europejskiej o standardowej nominalnej szerokości międzytorza (1 435 mm – zwanej dalej „standardową szerokością międzytorza”) i która jest, wraz z państwami trzecimi, dobrze zintegrowana z siecią kolejową o szerokości międzytorza wynoszącej 1 520 mm, lecz jest odizolowana od unijnej sieci standardowej; [Popr. 46]
- d) „techniczna specyfikacja interoperacyjności (TSI)” oznacza specyfikację obejmującą każdy podsystem, lub część podsystemu, w celu zapewnienia jego zgodności z zasadniczymi wymaganiami i zapewnienia interoperacyjności systemu kolei, zdefiniowanego w art. 2 dyrektywy ... [dyrektywy w sprawie interoperacyjności systemu kolei];
- e) „wspólne wymagania bezpieczeństwa (CST)” oznaczają minimalne poziomy bezpieczeństwa, które muszą być osiągnięte przez różne części systemu kolei (takie jak system kolei konwencjonalnej, system kolei dużych prędkości, długie tunele lub linie przeznaczone wyłącznie do transportu towarów) i przez system jako całość, wyrażone w kryteriach akceptacji ryzyka;
- f) „wspólne metody oceny bezpieczeństwa (CSM)” oznaczają metody opisujące ocenę poziomu bezpieczeństwa, spełniania wymagań bezpieczeństwa oraz zgodności z innymi wymaganiami dotyczącymi bezpieczeństwa;
- fa) „wspólne wskaźniki bezpieczeństwa (CSI)” oznaczają wspólny zestaw danych dotyczących bezpieczeństwa kolei, zgromadzonych w celu ułatwienia monitorowania poziomu bezpieczeństwa kolei oraz spełnienia wspólnych wymagań bezpieczeństwa (CST); [Popr. 48]
- g) „krajowy organ ds. bezpieczeństwa” oznacza krajowy podmiot, któremu powierzono zadania w zakresie bezpieczeństwa kolei zgodnie z postanowieniami niniejszej dyrektywy, lub każdy podmiot, któremu zadania te zostały powierzone przez grupę państw członkowskich w celu zapewnienia ujednolicenia systemu bezpieczeństwa;

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

Środa, 26 lutego 2014 r.

- h) „przepisy krajowe” oznaczają wszystkie wiążące przepisy zawierające, **które zgłosiło państwo członkowskie i które zawierają** wymogi w zakresie bezpieczeństwa kolei ~~lub~~, wymogi **operacyjne lub** techniczne nałożone na szczeblu państwa członkowskiego i dotyczące ~~przedsiębiorstw~~ **podmiotów** kolejowych, niezależnie od podmiotu, który je ~~te~~ **przepisy** wydał; [Popr. 49]
- i) „system zarządzania bezpieczeństwem” oznacza organizację i ~~środki~~ **procedury** przyjęte przez zarządcę infrastruktury lub przedsiębiorstwo kolejowe w celu zapewnienia bezpiecznego zarządzania jego działaniem; [Popr. 50]
- j) „osoba prowadząca dochodzenie” oznacza osobę odpowiedzialną za organizację dochodzenia, prowadzenie go i nadzór nad nim;
- k) „wypadek” oznacza niechciane lub niezamierzone nagłe zdarzenie lub ciąg takich zdarzeń, które mają dotkliwe konsekwencje; wypadki dzielą się na następujące kategorie: kolizje, wykolejenia, wypadki na przejazdach, wypadki z udziałem osób, **w tym osób niebędących pasażerami**, spowodowane przez tabor kolejowy będący w ruchu, **również na stacjach rozrządowych oraz podczas prowadzenia prac w zakresie utrzymania torów**, pożary i inne;
- l) „poważny wypadek” oznacza wypadek spowodowany kolizją lub wykolejeniem pociągu, z przynajmniej jedną ofiarą śmiertelną lub przynajmniej pięcioma poważnie rannymi osobami, lub powodujący znaczne zniszczenie taboru kolejowego, infrastruktury lub środowiska, i inne podobne wypadki mające oczywisty wpływ na regulację bezpieczeństwa kolei lub na zarządzanie bezpieczeństwem; „znaczne zniszczenie” powyżej oznacza zniszczenia, które mogą zostać natychmiast oszacowane przez organ dochodzeniowy łącznie na przynajmniej 2 mln EUR;
- m) „incydent” oznacza każde zdarzenie, inne niż wypadek lub poważny wypadek, związane z ruchem pociągów i mające wpływ na jego bezpieczeństwo;
- n) „dochodzenie” oznacza proces realizowany w celu zapobiegania wypadkom i incydentom, obejmujący zbieranie i analizę informacji, wyciąganie wniosków, łącznie z ustaleniem dotyczącymi przyczyn wypadków, oraz, gdzie to właściwe, opracowanie zaleceń w zakresie bezpieczeństwa;
- na) **„praktycznie możliwa” w odniesieniu do czynności oznacza, że dana czynność w świetle analizy kosztów i korzyści nie prowadzi do nieproporcjonalnego wkładu pod względem kosztów lub czasu wdrożenia, w stosunku do wytyczonego celu w zakresie bezpieczeństwa;** [Popr. 52]
- nb) **„inne strony” oznaczają osoby wykonujące zewnętrzne działania na interfejsach z systemem kolei, które mogą powodować ryzyko mające bezpośredni wpływ na działalność i które muszą być kontrolowane przez zarządców infrastruktury oraz przedsiębiorstwa kolejowe;** [Popr. 53]
- o) „przyczyny” oznaczają działania, zaniechania, zdarzenia lub warunki, lub ich kombinację, które doprowadziły do wypadku lub incydentu;
- p) „kolej lekka” oznacza miejski lub podmiejski system transportu kolejowego o mniejszej przepustowości i prędkościach niższych niż wysokotonażowe systemy kolei i metra, ale o większej przepustowości i prędkościach wyższych niż systemy tramwajowe. Systemy kolei lekkiej mogą korzystać z własnego, wydzielonego pasa drogowego lub dzielić go z ruchem drogowym i zazwyczaj nie dochodzi w ich ramach do wymiany pojazdów ze składami obsługującymi dalekobieżne przewozy pasażerskie lub towarowe;
- pa) **„transgraniczne systemy kolei” oznaczają systemy kolei, które świadczą usługi transportowe między najbliższymi węzłami miejskimi po dwóch stronach granicy;** [Popr. 54]
- q) „jednostki notyfikowane” oznaczają podmioty odpowiedzialne za ocenę zgodności lub przydatności do stosowania składników interoperacyjności lub za przeprowadzenie procedury weryfikacji „WE” podsystemów;
- r) „składniki interoperacyjności” oznaczają podstawowe składniki, grupę składników, podzespoły lub zespoły urządzeń, włączone lub przewidziane do włączenia do podsystemu, od którego, pośrednio lub bezpośrednio, zależy interoperacyjność systemu kolei, zgodnie z definicją w art. 2 dyrektywy ... [dyrektywy w sprawie interoperacyjności systemu kolei];
- s) **„posiadacz właściciel”** oznacza osobę fizyczną lub prawną, która, będąc właścicielem pojazdu lub mając prawo do użytkowania go, eksploatuje ten pojazd jako środek transportu i jest jako taka zarejestrowana w ~~krajowym rejestrze~~ **rejestrach** pojazdów, o ~~którym~~ **których** mowa w art. 43 i **art. 43a** dyrektywy dyrektywy ... [dyrektywy w sprawie interoperacyjności systemu kolei]; [Popr. 55]

Środa, 26 lutego 2014 r.

- t) „podmiot odpowiedzialny za utrzymanie” oznacza podmiot odpowiedzialny za utrzymanie pojazdu, zarejestrowany jako taki w krajowym rejestrze pojazdów;
- u) „pojazd” oznacza pojazd kolejowy zdolny do poruszania się na ~~własnych~~ kołach po liniach kolejowych, z napędem lub bez ~~w składzie stałym lub zmiennym~~. Pojazd składa się z co najmniej jednego podsystemu strukturalnego i funkcjonalnego; [Popr. 56]
- v) „producent” oznacza każdą osobę fizyczną lub prawną, która wytwarza składnik ~~interoperacyjności~~, **element** lub podsystem **interoperacyjności** lub zleca zaprojektowanie lub wytworzenie go i wprowadza go do obrotu pod własną nazwą lub znakiem towarowym; [Popr. 57]
- w) „nadawca” oznacza przedsiębiorstwo, które nadaje towary we własnym imieniu lub w imieniu osoby trzeciej;
- x) „załadowca” oznacza każde przedsiębiorstwo, które dokonuje załadunku zapakowanych towarów, w tym towarów niebezpiecznych, w małych kontenerach lub w cysternach przenośnych na wagon lub do kontenera, lub które dokonuje załadunku kontenera, kontenera do przewozu luzem, do wieloelementowego kontenera gazu (MEGC), kontenera-cysterny lub cysterny przenośnej na wagon;
- xa) **„rozładowca” oznacza przedsiębiorstwo, które zabiera kontener z wagonu lub rozładowuje zapakowane towary z wagonu lub kontenera, lub wyjmuje towary ze zbiornika, wagonu lub kontenera; [Popr. 58]**
- y) „napelniający” oznacza każde przedsiębiorstwo, które dokonuje załadunku towarów, w tym towarów niebezpiecznych, do cysterny (wagonu-cysterny, wagonu z cysterną odejmowalną, cysterny przenośnej lub konteneru-cysterny), na wagon, do dużego lub małego kontenera do przewozu luzem, na wagon-baterię lub do MEGC;
- ya) **„zasada »just culture«” oznacza procedurę, która ma zostać wprowadzona w celu aktywnego zachęcania personelu do zgłaszania wypadków, incydentów oraz zdarzeń potencjalnie wypadkowych związanych z bezpieczeństwem, przy czym personel wciąż ponosi odpowiedzialność za umyślne przewinienia i rażące niedbalstwo. Osoby takie nie powinny być karane ani dyskryminowane z powodu popełnienia nieumyślnych błędów lub ujawnienia takich informacji. Zasada „just culture” umożliwi przemysłowi kolejowemu wyciąganie wniosków z wypadków, incydentów i zdarzeń potencjalnie wypadkowych, a tym samym poprawę bezpieczeństwa pracowników i pasażerów kolei; [Popr. 59]**
- yb) **„odbiorca” oznacza osobę fizyczną lub prawną określoną tak w liście przewozowym, która otrzymuje towary oraz list przewozowy; [Popr. 60]**
- yc) **„przewoźnik” oznacza przedsiębiorstwo, z którym nadawca lub pasażer zawarł umowę przewozu, lub następcę przewoźnika ponoszącego odpowiedzialność z tytułu takiej umowy. [Popr. 61]**

ROZDZIAŁ II

ROZWÓJ BEZPIECZEŃSTWA I ZARZĄDZANIE NIM

Artykuł 4

Rola podmiotów systemu kolei w rozwoju i poprawie bezpieczeństwa kolei

1. Państwa członkowskie oraz Agencja ~~zapewnia~~ **zapewniają, każde w ramach swojego zakresu obowiązków**, zasadnicze utrzymanie bezpieczeństwa kolei oraz, ~~w miarę praktycznych możliwości o ile to praktycznie możliwe~~, stałą jego poprawę, uwzględniając **wpływ czynnika ludzkiego**, rozwój prawodawstwa Unii **i prawodawstwa międzynarodowego**, postęp naukowo-techniczny oraz przyznając priorytet zapobieganiu poważnym wypadkom.

Państwa członkowskie i Agencja dopilnowują, by środki stosowane na potrzeby rozwoju i poprawy bezpieczeństwa kolei uwzględniały potrzebę podejścia systemowego.

2. Państwa członkowskie ~~zapewniają, że~~ **i Agencja dopilnowują, by** odpowiedzialność za bezpieczne funkcjonowanie systemu kolei i nadzór nad ryzykiem z tym związanym ~~spoczywa~~ **spoczywała** na zarządcach infrastruktury i przedsiębiorstwach kolejowych, zobowiązując je do:

Środa, 26 lutego 2014 r.

- a) wdrożenia niezbędnych środków kontroli ryzyka, kiedy to właściwe — w ramach wzajemnej współpracy,
- b) stosowania przepisów unijnych i krajowych,
- c) ustanowienia systemu zarządzania bezpieczeństwem zgodnie z niniejszą dyrektywą.

Bez uszczerbku dla odpowiedzialności cywilnej, zgodnej z prawnymi wymogami państw członkowskich, każdy zarządca infrastruktury i każde przedsiębiorstwo kolejowe są odpowiedzialne za swoją część systemu i jej bezpieczne funkcjonowanie, włączając dostawę materiałów i kontraktowanie usług — wobec klientów, użytkowników, zainteresowanych pracowników i osób trzecich. Systemy zarządzania bezpieczeństwem zarządców infrastruktury i przedsiębiorstw kolejowych uwzględniają również ryzyko związane z działalnością osób trzecich.

3. Każdy producent, dostawca usług utrzymania, † posiadacz, dostawca usług i podmiot zamawiający gwarantuje, że dostarczane przez niego tabor kolejowy, **obiekty infrastruktury**, instalacje, akcesoria, urządzenia i usługi są zgodne z określonymi wymaganiami i warunkami stosowania i mogą być bezpiecznie dopuszczone do użytkowania przez przedsiębiorstwo kolejowe lub zarządcę infrastruktury.

4. Wszystkie podmioty odgrywające znaczącą rolę w bezpiecznym funkcjonowaniu kolei wdrażają, **każdy w ramach swojego zakresu obowiązków**, niezbędne środki kontroli ryzyka, w stosownych przypadkach we współpracy z innymi, **a także ponoszą odpowiedzialność za wykonywanie własnych obowiązków**. Do podmiotów tych, oprócz przedsiębiorstw kolejowych i zarządców infrastruktury, należą:

- a) **posiadacze oraz ich podmiot lub** podmioty odpowiedzialne za utrzymanie pojazdów;
- b) ~~nadawcy~~, załadowcy, **rozładowcy** i napełniający, którzy odgrywają rolę w procesie bezpiecznego załadunku,
- c) producenci, którzy są odpowiedzialni za zaprojektowanie i wykonanie bezpiecznych pojazdów kolejowych, części, zespołów lub podzespołów pojazdów, infrastruktury kolejowej, systemów zasilania i przytorowych urządzeń sterowania, jak również za przygotowanie wstępnej dokumentacji utrzymania dotyczącej danego pojazdu.

5. Każde przedsiębiorstwo kolejowe oraz każdy zarządca infrastruktury i podmiot odpowiedzialny za utrzymanie gwarantuje, że jego wykonawcy stosują środki kontroli ryzyka. W tym celu każde przedsiębiorstwo kolejowe oraz każdy zarządca infrastruktury i podmiot odpowiedzialny za utrzymanie stosuje wspólne metody w odniesieniu do procesu monitorowania określone w rozporządzeniu Komisji (UE) nr 1078/2012 ⁽¹⁾. Jego wykonawcy stosują ten proces na mocy ~~ustaleń~~ **porozumień** umownych. Przedsiębiorstwa kolejowe, zarządcy infrastruktury i podmioty odpowiedzialne za utrzymanie ujawniają swe ~~ustalenia~~ **porozumienia** umowne na wniosek Agencji lub krajowego organu ds. bezpieczeństwa.

6. Każdy podmiot systemu kolei, który stwierdzi zagrożenie **systemowe** dla bezpieczeństwa związane z usterkami, brakiem zgodności konstrukcji lub awarią urządzeń technicznych, w tym podsystemów strukturalnych, informuje o tym zagrożeniu, **zgodnie z procedurą zharmonizowaną w całej Unii**, inne zainteresowane strony **i Agencję**, aby umożliwić im podjęcie wszelkich koniecznych działań naprawczych w celu zapewnienia stałego utrzymywania bezpieczeństwa systemu kolei.

6a. Państwa członkowskie, Agencja i wszystkie podmioty systemu kolei ustanawiają zasadę „just culture”, która zapewnia konsekwentne zgłaszanie wypadków, incydentów i potencjalnych zagrożeń dla bezpieczeństwa. Aby zachęcić do zgłaszania takich przypadków, państwa członkowskie ustanawiają mechanizm umożliwiający zachowanie poufności przy zgłaszaniu takich przypadków.

7. W przypadku wymiany pojazdów między przedsiębiorstwami kolejowymi wszystkie zainteresowane podmioty wymieniają wszystkie informacje mające znaczenie dla bezpiecznej eksploatacji, **korzystając z rejestrów pojazdów, o których mowa w art. 43 i 43a dyrektywy ... [dyrektywy w sprawie interoperacyjności systemu kolei]**. Informacje te obejmują informacje na temat stanu i historii pojazdu, elementy jego dokumentacji utrzymania, informacje dotyczące identyfikowalności operacji załadunku oraz **komponentów o kluczowym znaczeniu dla bezpieczeństwa, jak również** listy przewozowe. Są one wystarczająco szczegółowe, aby umożliwić przedsiębiorstwu kolejowemu dokonanie oceny ryzyka eksploatacji pojazdu. **[Popr. 62]**

⁽¹⁾ Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1078/2012 z dnia 16 listopada 2012 r. w sprawie wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w odniesieniu do monitorowania, która ma być stosowana przez przedsiębiorstwa kolejowe i zarządców infrastruktury po otrzymaniu certyfikatu bezpieczeństwa lub autoryzacji bezpieczeństwa oraz przez podmioty odpowiedzialne za utrzymanie (Dz. U. L 320 z 17.11.2012, s. 8).

Środa, 26 lutego 2014 r.

Artykuł 5

Wspólne wskaźniki bezpieczeństwa

1. W celu ułatwienia oceny spełnienia CST oraz umożliwienia monitorowania ogólnego rozwoju bezpieczeństwa kolei państwa członkowskie zbierają informacje o wspólnych wskaźnikach bezpieczeństwa (CSI) poprzez roczne raporty krajowych organów ds. bezpieczeństwa, o których mowa w art. 18.

CSI ustanawia się zgodnie z załącznikiem I.

1a. Państwa członkowskie wspierają Agencję w jej pracy polegającej na monitorowaniu rozwoju bezpieczeństwa kolei na szczeblu Unii. [Popr. 63]

2. Komisja jest uprawniona do przyjęcia aktów delegowanych zgodnie z art. 26 dotyczących zmiany załącznika I, w szczególności w celu aktualizacji CSI przy uwzględnieniu postępu technicznego oraz w celu zmiany wspólnych metod obliczania kosztów wypadków.

Artykuł 6

Wspólne metody oceny bezpieczeństwa

1. CSM określają jak oceniać poziom bezpieczeństwa, osiągnięcie wymagań bezpieczeństwa oraz zgodność z innymi wymaganiami dotyczącymi bezpieczeństwa — poprzez opracowanie i zdefiniowanie:

- a) metod wyceny i oceny ryzyka;
- b) metod oceny zgodności z wymaganiami zawartymi w certyfikatach bezpieczeństwa oraz w dokumentach potwierdzających autoryzację w zakresie bezpieczeństwa, wydanych zgodnie z art. 10 oraz 11;
- c) metod nadzoru, które mają być stosowane przez krajowe organy ds. bezpieczeństwa, oraz metod monitorowania, które mają być stosowane przez przedsiębiorstwa kolejowe, zarządców infrastruktury oraz podmioty odpowiedzialne za utrzymanie;

ca) metod monitorowania rozwoju bezpieczeństwa na szczeblu krajowym i unijnym; [Popr. 64]

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

2. Komisja udziela Agencji pełnomocnictw do opracowania projektów nowych CSM, o których mowa w ust. 1 lit. d), dokonywania przeglądów i aktualizacji CSM w celu uwzględnienia postępu technicznego lub potrzeb społecznych i przedstawiania Komisji odpowiednich zaleceń **w możliwie najkrótszym czasie. [Popr. 65]**

Przy opracowywaniu zaleceń Agencja uwzględnia opinie użytkowników, **krajowych organów ds. bezpieczeństwa, partnerów społecznych i innych** zainteresowanych stron. Zalecenia obejmują sprawozdanie o wynikach takich konsultacji oraz sprawozdanie o ocenie skutków nowej CSM, która ma zostać przyjęta. **[Popr. 66]**

3. CSM są regularnie aktualizowane z uwzględnieniem doświadczeń zebranych przy ich stosowaniu oraz globalnego rozwoju bezpieczeństwa kolei, a także w celu ogólnego utrzymania poziomu bezpieczeństwa i – ~~w miarę realnych możliwości~~ **na tyle, na ile jest to praktycznie możliwe** – jego ciągłej poprawy. **[Popr. 67]**

4. Komisja jest uprawniona do przyjęcia aktów delegowanych ustanawiających CSM i zmienione CSM zgodnie z art. 26.

5. Państwa członkowskie dokonują **bezwzględnie** koniecznych zmian w swoich krajowych przepisach w świetle przyjęcia CSM i ich zmian. **[Popr. 68]**

Artykuł 7

Wspólne wymagania bezpieczeństwa

1. CST definiują minimalne poziomy bezpieczeństwa, które muszą być osiągnięte przez różne części systemu kolei i przez cały system w każdym państwie członkowskim, wyrażone w kryteriach akceptacji ryzyka dla:

- a) ryzyk indywidualnych, dotyczących pasażerów, personelu, w tym także personelu wykonawców, użytkowników przejazdów kolejowych i innych osób oraz, bez uszczerbku dla istniejących krajowych i międzynarodowych zasad odpowiedzialności, dla ryzyka indywidualnego dotyczącego przebywania osób nieupoważnionych na terenie kolei,

Środa, 26 lutego 2014 r.

b) ryzyka społecznego.

2. Komisja udziela Agencji pełnomocnictwa do opracowania projektów zmian CST **w możliwie najkrótszym czasie** i przedstawienia Komisji odpowiednich zaleceń. [Popr. 69]

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

4. Komisja jest uprawniona do przyjęcia aktów delegowanych ustanawiających zmienione CST zgodnie z art. 26.

5. Państwa członkowskie dokonują koniecznych zmian w swych krajowych przepisach w celu osiągnięcia przynajmniej CST i wszelkich zmienionych CST, zgodnie z harmonogramem wdrożenia do nich załączonym. Państwa członkowskie powiadamiają Komisję o tych przepisach zgodnie z art. 8.

Artykuł 8

Przepisy krajowe

1. **Po wejściu w życie niniejszej dyrektywy** państwa członkowskie mogą ~~ustanawiać~~ **formułować** nowe przepisy krajowe tylko w następujących przypadkach:

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

b) jako środek zapobiegawczy w trybie pilnym, w szczególności w następstwie wypadku.

Państwa członkowskie dopilnowują, aby przepisy krajowe **były niedyskryminacyjne i** uwzględniały potrzebę podejścia systemowego.

Państwa członkowskie mogą podjąć decyzję o osiągnięciu wyższego poziomu bezpieczeństwa niż określony w odnośnych CST, pod warunkiem że ten wyższy poziom bezpieczeństwa jest w pełni spójny z istniejącymi CST.

2. Państwo członkowskie, które zamierza wprowadzić nowy przepis krajowy, **niezwłocznie** przedstawia projekt tego przepisu Agencji oraz Komisji z wykorzystaniem właściwego systemu informatycznego zgodnie z art. 23 rozporządzenia ... [rozporządzenie w sprawie Agencji ds. Kolei] **i załącza sprawozdanie zawierające ocenę skutków nowego przepisu, który ma zostać przyjęty. Z wyjątkiem przypadków opisanych w ust. 1 lit. b), powiadomienia takiego dokonuje się co najmniej trzy miesiące przed planowaną datą przyjęcia danego przepisu.**

Po otrzymaniu projektu przepisu krajowego Agencja rozpoczyna proces koordynacji obejmujący wszystkie krajowe organy ds. bezpieczeństwa, aby zapewnić możliwie najwyższy stopień harmonizacji w całej Unii.

Nowy przepis krajowy nie może pozostawać w mocy ani wejść w życie, jeśli Komisja, w wyniku zalecenia wydanego przez Agencję, wyrazi wobec niego sprzeciw, z podaniem uzasadnienia.

3. Jeżeli Agencja stwierdzi istnienie jakiegokolwiek krajowego przepisu, zgłoszonego lub nie, który stał się zbędny lub jest sprzeczny z CSM lub z jakimkolwiek innym prawodawstwem Unii przyjętym po wprowadzeniu przedmiotowego przepisu krajowego, stosuje się procedurę ustanowioną w art. 22 rozporządzenia ... [rozporządzenie w sprawie Agencji ds. Kolei].

W odniesieniu do kwestii dotyczących szkoleń, bezpieczeństwa i higieny pracy pracowników kolei odpowiedzialnych za zadania kluczowe dla bezpieczeństwa Agencja może stosować niniejszy ustęp wyłącznie, jeśli dany krajowy przepis ma charakter dyskryminacyjny, a wyższy poziom bezpieczeństwa jest zapewniony przez CSM lub inne przepisy prawa Unii.

4. Państwa członkowskie ~~zapewniają nieodpłatną dostępność przepisów krajowych w języku zrozumiałym przez wszystkie zainteresowane strony~~ **dopilnowują, aby przepisy krajowe, w tym przepisy obejmujące interfejsy między pojazdami i siecią, były dostępne nieodpłatnie i były sformułowane w co najmniej dwóch językach urzędowych Unii.**

Środa, 26 lutego 2014 r.

5. Przepisy krajowe zgłoszone zgodnie z niniejszym artykułem nie podlegają procedurze powiadamiania ustanowionej w dyrektywie 98/34/WE Parlamentu Europejskiego i Rady ⁽¹⁾.

5a. Agencja opracowuje i publikuje wspólne wytyczne dotyczące przyjmowania nowych przepisów krajowych lub zmiany istniejących przepisów krajowych. [Popr. 70]

Artykuł 9

Systemy zarządzania bezpieczeństwem

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

2. System zarządzania bezpieczeństwem spełnia wymagania dostosowane do charakteru, zakresu i innych warunków realizowanej działalności. Zapewnia on nadzór wszystkich ryzyk związanych z działalnością zarządcy infrastruktury lub przedsiębiorstwa kolejowego, łącznie z **właściwymi kwalifikacjami i przeszkoleniem personelu, a także** dostarczaniem im usługami utrzymania i dostawą materiałów oraz zaangażowaniem wykonawców. Bez uszczerbku dla odpowiedzialności wynikającej z istniejących krajowych i międzynarodowych przepisów, system zarządzania bezpieczeństwem uwzględnia, gdy to właściwe i uzasadnione, ryzyko powstające w wyniku działalności ~~osób trzecich~~ **innych stron. W związku z tym zarządcy infrastruktury i przedsiębiorstwa kolejowe posiadają procedury służące zidentyfikowaniu potencjalnego ryzyka, które wynika z działań zewnętrznych na interfejsach z systemem kolei i które ma bezpośredni wpływ na działalność.** [Popr. 71]

Komisja ~~w drodze aktów delegowanych~~ **ustanawia elementy systemu zarządzania bezpieczeństwem w drodze aktów wykonawczych, w tym wewnętrznie zatwierdzoną i ogłoszoną politykę w zakresie bezpieczeństwa; jakościowe i ilościowe wymagania bezpieczeństwa i procedury umożliwiające ich spełnienie; procedury umożliwiające spełnienie standardów technicznych i operacyjnych; procedury oceny ryzyka oraz środki wdrożenia kontroli ryzyka; działania szkoleniowe i informacyjne skierowane do personelu; procedury gwarantujące przekazywanie i dokumentowanie informacji dotyczących bezpieczeństwa; procedury zgłaszania i analizowania incydentów, wypadków oraz innych zdarzeń dotyczących bezpieczeństwa, a także procedury opracowywania środków zapobiegawczych; przepisy dotyczące planów awaryjnych uzgodnionych z organami publicznymi oraz przepisy dotyczące wewnętrznych audytów systemu zarządzania bezpieczeństwem.** Te akty wykonawcze ~~delegowane~~ przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. ~~27 ust. 2~~ **26.** [Popr. 72]

2a. W odniesieniu do personelu kolejowego – system zarządzania bezpieczeństwem przewiduje środki dotyczące realizacji programów szkolenia personelu oraz systemy zapewniające utrzymanie kompetencji personelu oraz odpowiednie wykonywanie zadań. [Popr. 73]

2b. System zarządzania bezpieczeństwem przewiduje zasadę „just culture” zdefiniowaną w art. 3. [Popr. 74]

3. System zarządzania bezpieczeństwem każdego zarządcy infrastruktury bierze pod uwagę skutki działań różnych przedsiębiorstw kolejowych w sieci oraz przewiduje środki w celu umożliwienia wszystkim przedsiębiorstwom kolejowym działania zgodnie z TSI, przepisami krajowymi i warunkami ustanowionymi w ich certyfikatach bezpieczeństwa. System zarządzania bezpieczeństwem jest stale rozwijany w celu koordynacji procedur awaryjnych zarządcy infrastruktury i wszystkich przedsiębiorstw kolejowych działających w danej sieci infrastruktury **ze służbami ratunkowymi, aby zagwarantować szybkie działanie służb ratunkowych, oraz z innymi stronami, które w razie sytuacji awaryjnej mogłyby być zaangażowane. W odniesieniu do infrastruktury transgranicznej, w szczególności tuneli transgranicznych, w celu zagwarantowania koniecznej koordynacji i gotowości właściwych służb ratunkowych po obydwu stronach granicy.** [Popr. 75]

⁽¹⁾ Dyrektywa 98/34/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 22 czerwca 1998 r. ustanawiająca procedurę udzielania informacji w zakresie norm i przepisów technicznych (Dz.U. L 204 z 21.7.1998, s. 37).

Środa, 26 lutego 2014 r.

3a. Zarządcy infrastruktury powinni również opracować system koordynacji z zarządcami z państw sąsiadujących, z którymi połączona jest sieć. System ten obejmuje mechanizmy informowania w razie incydentów lub wypadków w sieci, lub opóźnień, które mogłyby zakłócić ruch transgraniczny, oraz procedury współpracy w celu przywrócenia ruchu między obiema infrastrukturami przy jednoczesnym zapewnieniu stałego bezpieczeństwa sieci. Zarządcy infrastruktury obu państw przekazują operatorom, zainteresowanym stronom i właściwym organom krajowym wszystkie istotne informacje, które mogłyby mieć wpływ na ruch między oboma państwami. [Popr. 76]

4. Każdego roku, najpóźniej do dnia 30 czerwca, wszyscy zarządcy infrastruktury i wszystkie przedsiębiorstwa kolejowe składają krajowemu organowi ds. bezpieczeństwa roczny raport dotyczący bezpieczeństwa za poprzedni rok kalendarzowy. Raport taki zawiera:

- a) informacje dotyczące spełniania wewnętrznych wymagań bezpieczeństwa oraz informacje o wynikach planów bezpieczeństwa;
- b) rozwój krajowych wskaźników bezpieczeństwa i CSI określonych w załączniku I, w zakresie właściwym dla organizacji przedkładającej raport;
- c) wyniki wewnętrznych audytów bezpieczeństwa;
- d) zauważone usterki i awarie w działaniach eksploatacyjnych oraz zarządzaniu infrastrukturą, mogące zainteresować krajowy organ ds. bezpieczeństwa.

ROZDZIAŁ III

CERTYFIKACJA I AUTORYZACJA W ZAKRESIE BEZPIECZEŃSTWA

Artykuł 10

Jednolity certyfikat bezpieczeństwa

1. Dostęp do infrastruktury kolejowej uzyskują jedynie przedsiębiorstwa kolejowe, które dysponują jednolitym certyfikatem bezpieczeństwa.

2. Jednolity certyfikat bezpieczeństwa wydawany jest przez Agencję, z **wyjątkiem przypadków, o których mowa w ust. 2a**, na podstawie dowodu, że dane przedsiębiorstwo kolejowe przyjęło system zarządzania bezpieczeństwem zgodnie z art. 9, spełnia wymagania ustanowione w TSI oraz innych właściwych przepisach **oraz wszelkich szczegółowych przepisach eksploatacyjnych istotnych dla usługi świadczonej przez dane przedsiębiorstwo kolejowe** na potrzeby nadzoru ryzyka i świadczenia usług transportowych w sieci w sposób bezpieczny.

2a. Certyfikaty bezpieczeństwa dla przedsiębiorstw kolejowych prowadzących działalność wyłącznie w ramach sieci odizolowanej mogą również być wydawane przez krajowe organy ds. bezpieczeństwa tych państw członkowskich, które posiadają taką sieć. W takich przypadkach wnioskodawca może według swojego uznania złożyć wniosek albo do Agencji, albo do krajowego organu ds. bezpieczeństwa danego państwa członkowskiego.

W okresie przejściowym, o którym mowa w art. 30, krajowe organy ds. bezpieczeństwa państw członkowskich posiadających sieć odizolowaną ustanawiają wspólne procedury certyfikacji bezpieczeństwa oraz zapewniają wzajemne uznawanie wydawanych przez nie certyfikatów bezpieczeństwa. W przypadku sprzecznych ze sobą decyzji krajowych organów ds. bezpieczeństwa lub w przypadku braku wzajemnie akceptowalnej decyzji Agencja podejmuje decyzję zgodnie z art. 12 rozporządzenia ... [rozporządzenia w sprawie Agencji ds. Kolei].

Jeśli do końca okresu przejściowego przewidzianego w art. 30 krajowe organy ds. bezpieczeństwa nie ustalą wspólnych procedur i wzajemnego uznawania certyfikatów, zezwolenie, o których mowa w niniejszym artykule, wydaje wyłącznie Agencja.

Jeśli do końca okresu przejściowego przewidzianego w art. 30 dokonane zostaną ustalenia dotyczące wspólnych procedur certyfikacji i wzajemnego uznawania certyfikatów, krajowe organy ds. bezpieczeństwa państw członkowskich posiadających sieci odizolowane mogą nadal wydawać certyfikaty bezpieczeństwa, a wnioskodawca może, po zakończeniu okresu przejściowego przewidzianego w art. 30, dokonywać wyboru, czy złożyć wniosek do Agencji, czy do właściwego krajowego organu ds. bezpieczeństwa.

Środa, 26 lutego 2014 r.

Dziesięć lat po wejściu w życie niniejszej dyrektywy Komisja przedstawi Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie z postępów dokonanych w ustanawianiu wspólnych procedur i we wzajemnym uznawaniu certyfikatów bezpieczeństwa w sieci odizolowanej oraz w razie konieczności przedstawi odpowiednie wnioski ustawodawcze.

3. Jednolity certyfikat bezpieczeństwa określa rodzaj i , zakres **i obszar** działalności kolejowej, jaką obejmuje. Jest on ważny **i uznawany** na terytorium całej Unii w odniesieniu do równoważnej działalności **lub na jego fragmentach, zgodnie z warunkami ustanowionymi przez Agencję.**

4. ~~Trzy miesiące~~ Przed rozpoczęciem świadczenia jakiejkolwiek nowej usługi, **która nie jest objęta jednolitym certyfikatem bezpieczeństwa**, przedsiębiorstwo kolejowe ~~przekazuje właściwemu krajowemu organowi wysyła Agencji lub, w przypadkach, o których mowa w ust. 2a, krajowym organom~~ ds. bezpieczeństwa **dotatkową** dokumentację potwierdzającą **niezbędną do potwierdzenia**, że:

- a) przedsiębiorstwo kolejowe będzie przestrzegać przepisów dotyczących eksploatacji, łącznie z przepisami krajowymi, które udostępniane mu są zgodnie z art. 8 ust. 4, oraz oceniać bezpieczeństwo eksploatacji, uwzględniając wymogi rozporządzenia Komisji (WE) nr 352/2009 ⁽¹⁾ oraz gwarantując zarządzanie wszystkimi rodzajami ryzyka w oparciu o system zarządzania bezpieczeństwem i podejmowanie wszelkich działań koniecznych do bezpiecznego prowadzenia eksploatacji;
- b) przedsiębiorstwo kolejowe przedsięwzięło niezbędne środki służące współpracy i koordynacji z zarządcą(zarządcami) infrastruktury sieci, w obrębie której zamierza prowadzić działalność;
- e) ~~przedsiębiorstwo kolejowe przedsięwzięło wszelkie kroki konieczne do zapewnienia bezpiecznego świadczenia usług;~~
- d) przedsiębiorstwo kolejowe dysponuje licencją wydaną zgodnie z dyrektywą Rady 95/18/WE ⁽²⁾;
- e) rodzaj i , zakres **i obszar** planowanej działalności odpowiadają określonym w jednolitym certyfikacie bezpieczeństwa.

~~W przypadku~~ **Jeśli Agencja lub, w przypadkach, o których mowa w ust. 2a, krajowy organ ds. bezpieczeństwa ma wątpliwości co do spełnienia jednego lub więcej powyższych warunków, krajowy organ ds. bezpieczeństwa zwraca się do przedsiębiorstwa kolejowego o dodatkowe informacje w terminach, o których mowa w art. 11 ust. 1. Wymiana ta nie może jednak powodować zawieszenia ani opóźnienia rozpoczęcia danej działalności.** Jeżeli **Agencja lub, w przypadkach, o których mowa w ust. 2a,** krajowy organ ds. bezpieczeństwa uzyska dowody, że nie został spełniony jeden lub więcej warunków, wówczas ~~przekazuje sprawę Agencji, która podejmuje odpowiednie środki, obejmujące~~ **zmianę, zawieszenie lub** unieważnienie certyfikatu.

5. Jednolity certyfikat bezpieczeństwa jest odnawiany na wniosek przedsiębiorstwa kolejowego, w okresach nieprzekraczających pięciu lat. Jest on aktualizowany w całości lub częściowo ~~po każdej istotnej zmianie dotyczącej~~ **przed istotną zmianą dotyczącą** rodzaju ~~lub~~ ,zakresu **lub obszaru** działalności.

Posiadacz jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa bezzwłocznie informuje Agencję **lub, w przypadkach, o których mowa w ust. 2a, krajowy organ ds. bezpieczeństwa** o wszelkich istotnych zmianach warunków dotyczących tego jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa. Informuje też Agencję **lub, w przypadkach, o których mowa w ust. 2a, krajowy organ ds. bezpieczeństwa** o wprowadzeniu nowej kategorii personelu **kluczowego dla bezpieczeństwa** lub nowego typu taboru kolejowego. **W takim przypadku zastosowanie mają również terminy określone w art. 11 ust. 1.**

Po każdej istotnej zmianie w ramach regulacyjnych dotyczących bezpieczeństwa Agencja może wymagać zmiany jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa.

6. W przypadku gdy krajowy organ ds. bezpieczeństwa uzna, że posiadacz jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa przestał spełniać warunki certyfikacji, wówczas zwraca się do Agencji o jego unieważnienie. Agencja **lub, w przypadkach, o których mowa w ust. 2a, krajowy organ ds. bezpieczeństwa** może unieważnić jednolity certyfikat bezpieczeństwa, podając przyczyny tej decyzji. Agencja **lub, w przypadkach, o których mowa w ust. 2a, krajowy organ ds. bezpieczeństwa** bezzwłocznie informuje o tym wszystkie krajowe organy ds. bezpieczeństwa sieci, w obrębie których dane przedsiębiorstwo kolejowe prowadzi działalność.

⁽¹⁾ Rozporządzenie Komisji (WE) nr 352/2009 z dnia 24 kwietnia 2009 r. w sprawie przyjęcia wspólnej metody bezpieczeństwa w zakresie wyceny i oceny ryzyka, o której mowa w art. 6 ust. 3 lit. a) dyrektywy 2004/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz.U. L 108 z 29.4.2009, s. 4).

⁽²⁾ Dyrektywa Rady 95/18/WE z dnia 19 czerwca 1995 r. w sprawie wydawania licencji przedsiębiorstwom kolejowym (Dz.U. L 143 z 27.6.1995, s. 70).

Środa, 26 lutego 2014 r.

7. Agencja **lub, w przypadkach, o których mowa w ust. 2a, krajowy organ ds. bezpieczeństwa** zgłasza krajowym organom ds. bezpieczeństwa w okresie jednego miesiąca każde wydanie, odnowienie, zmianę lub unieważnienie jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa. Zgłoszenie zawiera nazwę i adres przedsiębiorstwa kolejowego, datę wydania, zakres i ważność certyfikatu oraz, w przypadku unieważnienia, przyczyny decyzji.

8. Agencja stale monitoruje skuteczność środków służących wydawaniu jednolitych certyfikatów bezpieczeństwa i nadzór prowadzony przez krajowe organy ds. bezpieczeństwa i w stosownych przypadkach wydaje zalecenia dla Komisji w celu ich poprawy. Może to obejmować zalecenia w sprawie CSM obejmujących procesy systemu zarządzania bezpieczeństwem wymagające harmonizacji na poziomie Unii, o których mowa w art. 6 ust. 1 lit. d).

8a. Każda osoba fizyczna lub prawna może złożyć odwołanie od adresowanej do niej decyzji Agencji zgodnie z art.12, 16, 17 i 18 rozporządzenia ... [rozporządzenie w sprawie Agencji ds. Kolei] lub może złożyć zażalenie na to, że Agencja nie udzieliła jej odpowiedzi w wymaganym terminie. Prawa te mają również zastosowanie do organów, które są należycie upoważnione do reprezentowania osób, o których mowa w art. 34 ust. 2 rozporządzenia ... [rozporządzenie w sprawie Agencji ds. Kolei], na podstawie statutów tych osób. [Popr. 77]

Artykuł 11

Wnioski o wydanie jednolitych certyfikatów bezpieczeństwa

1. Wnioski o wydanie jednolitych certyfikatów bezpieczeństwa przedkłada się Agencji. Agencja podejmuje decyzję w sprawie wniosku bezzwłocznie, a najpóźniej ~~cztery~~ **trzy** miesiące po ~~uzyskaniu wszelkich wymaganych informacji i wszelkich informacji uzupełniających, o które wystąpiła~~ **otrzymaniu wniosku**. W przypadku gdy wnioskodawca proszony jest o przedstawienie informacji uzupełniających, winien je ~~przedstawić niezwłocznie~~ **dostarczyć w rozsądnym terminie określonym przez Agencję, nieprzekraczającym jednego miesiąca, chyba że, w wyjątkowych okolicznościach, Agencja zgodzi się na ograniczone w czasie przedłużenie tego terminu oraz je zatwierdzi. Negatywne rozpatrzenie wniosku jest należycie uzasadniane.**

W przypadku wniosku o rozszerzenie w celu prowadzenia działalności w dodatkowym państwie członkowskim Agencja również podejmuje decyzję w terminie trzech miesięcy od otrzymania wniosku.

2. Agencja udostępnia szczegółowe wytyczne w sprawie sposobu uzyskania jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa. Agencja sporządza wykaz wszystkich wymogów ustanowionych do celów art. 10 ust. 2 oraz publikuje wszystkie odnośne dokumenty.

3. Wytyczne dla wnioskodawców zawierające opis i wyjaśnienie wymogów, jakie należy spełnić w celu uzyskania jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa wraz z wykazem wymaganych dokumentów udostępnia się wnioskodawcom bezpłatnie **i we wszystkich językach urzędowych Unii**. Krajowe organy ds. bezpieczeństwa współpracują z Agencją przy rozpowszechnianiu przedmiotowych informacji. [Popr. 78]

Artykuł 12

Autoryzowanie w zakresie bezpieczeństwa zarządców infrastruktury

1. W celu dopuszczenia do zarządzania infrastrukturą kolejową i eksploataowania jej, zarządca infrastruktury uzyskuje autoryzację w zakresie bezpieczeństwa od krajowego organu ds. bezpieczeństwa w państwie członkowskim, w którym ma siedzibę. **W przypadku infrastruktury transgranicznej mającej jednego zarządcę za zadania przewidziane w niniejszym artykule odpowiedzialna jest Agencja.**

2. Autoryzacja w zakresie bezpieczeństwa obejmuje: autoryzację potwierdzającą zaakceptowanie systemu zarządzania bezpieczeństwem wprowadzonego przez zarządcę infrastruktury zgodnie z art. 9, który obejmuje procedury i postanowienia w celu spełnienia wymogów niezbędnych do bezpiecznego projektowania, utrzymania i eksploatacji infrastruktury kolejowej, w tym, w stosownych przypadkach, do utrzymania i eksploatacji systemu sterowania ruchem kolejowym i sygnalizacji, **jak również procedury postępowania w razie poważnego wypadku w celu zapewnienia pomocy służb ratunkowych i przywrócenia bezpieczeństwa infrastruktury.**

Autoryzacja w zakresie bezpieczeństwa jest odnawiana na wniosek zarządcy infrastruktury w przedziałach czasu wynoszących 5 lat. Jest ona aktualizowana w całości lub częściowo w każdym przypadku dokonania istotnych zmian w infrastrukturze, sygnalizacji, w zasilaniu energią lub w zasadach eksploatacji i utrzymywania infrastruktury. Posiadacz autoryzacji w zakresie bezpieczeństwa ~~bez zbędnej zwłoki~~ **bezzwłocznie** informuje krajowy organ ds. bezpieczeństwa **i Agencję** o wszystkich takich zmianach.

Środa, 26 lutego 2014 r.

Po każdej zasadniczej zmianie ram regulacyjnych dotyczących bezpieczeństwa krajowy organ ds. bezpieczeństwa **lub, w przypadku infrastruktury transgranicznej, o której mowa w ust. 1, Agencja** może wymagać zmiany autoryzacji w zakresie bezpieczeństwa.

Jeśli krajowy organ ds. bezpieczeństwa **lub, w przypadku infrastruktury transgranicznej, o której mowa w ust. 1, Agencja** uzna, że autoryzowany zarządca infrastruktury nie spełnia już warunków koniecznych do autoryzacji w zakresie bezpieczeństwa, to unieważnia autoryzację, podając przyczyny tej decyzji.

3. Krajowy organ ds. bezpieczeństwa podejmuje decyzję w sprawie wniosku o autoryzację w zakresie bezpieczeństwa bezzwłocznie, a najpóźniej ~~cztery~~ **trzy** miesiące po ~~uzyskaniu wszelkich wymaganych informacji i wszelkich otrzymaniu wniosku. W przypadku gdy wnioskodawca proszony jest o przedstawienie~~ informacji uzupełniających, ~~o które wystąpił, winien je dostarczyć w rozsądnym terminie określonym przez krajowy organ ds. bezpieczeństwa lub Agencję, nieprzekraczającym jednego miesiąca, chyba że, w wyjątkowych okolicznościach, krajowy organ ds. bezpieczeństwa lub Agencja zgodzi się na ograniczone w czasie przedłużenie tego terminu oraz je zatwierdzi. Negatywne rozpatrzenie wniosku jest należyście uzasadniane.~~

Udostępnia się wytyczne dla wnioskodawców zawierające opis i wyjaśnienie wymogów dotyczących autoryzacji w zakresie bezpieczeństwa, a także wykaz wymaganych dokumentów. [Popr. 79]

4. Krajowy organ ds. bezpieczeństwa informuje Agencję w okresie jednego miesiąca o wydanych, odnowionych, zmienionych lub unieważnionych autoryzacjach w zakresie bezpieczeństwa. Zawiadomienie określa nazwę i adres zarządcy infrastruktury, datę wydania, zakres i ważność autoryzacji w zakresie bezpieczeństwa, a w przypadku unieważnienia – przyczyny takiej decyzji.

Artykuł 13

Dostęp do zaplecza szkoleniowego

1. Państwa członkowskie zapewniają przedsiębiorstwom kolejowym uczciwy i niedyskryminujący dostęp do zaplecza szkoleniowego dla maszynistów i załóg pociągów, jeżeli szkolenie takie jest konieczne do świadczenia usług w ich sieci lub do spełnienia wymagań koniecznych do otrzymania certyfikatu bezpieczeństwa i wymogów do uzyskania licencji i certyfikatów na mocy dyrektywy 2007/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady ⁽¹⁾.

Oferowane usługi obejmują szkolenie w zakresie niezbędnej znajomości trasy, **udzielania pomocy osobom niepełnosprawnym**, zasad i procedur działania, podsystemu „sterowanie” oraz procedur awaryjnych stosowanych na obsługiwanych trasach. [Popr. 80]

Państwa członkowskie także zapewniają na uczciwych i niedyskryminujących zasadach dostęp do zaplecza szkoleniowego zarządcom infrastruktury i ich pracownikom wykonującym istotne zadania w dziedzinie bezpieczeństwa.

Jeżeli usługi szkoleniowe nie obejmują egzaminów i wydawania certyfikatów, państwa członkowskie zapewniają przedsiębiorstwom kolejowym dostęp do takiej procedury certyfikacji.

Krajowy organ ds. bezpieczeństwa dopilnowują by świadczenie usług szkoleniowych lub, jeśli stosowne, wydawanie certyfikatów spełniało wymogi zawarte w dyrektywie 2007/59/WE, TSI lub w krajowych przepisach, o których mowa w art. 8.

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

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

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

Środa, 26 lutego 2014 r.

4. Przedsiębiorstwa kolejowe i zarządcy infrastruktury są odpowiedzialni za poziom wykszolenia i kwalifikacji swojego personelu wykonującego pracę związaną z bezpieczeństwem, **w tym personelu pokładowego**.

Artykuł 14

Utrzymanie pojazdów

1. Każdemu pojazdowi przed dopuszczeniem go do eksploatacji lub rozpoczęciem jego użytkowania w sieci przypisuje się podmiot odpowiedzialny za utrzymanie; podmiot ten jest rejestrowany w ~~krajowym rejestrze~~ **rejestrach** pojazdów zgodnie z art. 43 dyrektywy ... [dyrektywy w sprawie interoperacyjności systemu kolei].

2. Podmiotem odpowiedzialnym za utrzymanie może być przedsiębiorstwo kolejowe, zarządca infrastruktury lub posiadacz.

3. Bez uszczerbku dla przewidzianej w art. 4 odpowiedzialności przedsiębiorstw kolejowych i zarządców infrastruktury za bezpieczne funkcjonowanie pociągu, podmiot zapewnia, za pomocą systemu utrzymania, aby pojazdy, za których utrzymanie jest odpowiedzialny, były w stanie umożliwiającym bezpieczną eksploatację. W tym celu podmiot odpowiedzialny za utrzymanie zapewnia, aby pojazdy utrzymywane były zgodnie z:

a) dokumentacją dotyczącą utrzymania każdego pojazdu;

b) obowiązującymi wymogami, w tym zasadami dotyczącymi utrzymania i postanowieniami TSI.

Podmiot odpowiedzialny za utrzymanie sam zapewnia utrzymanie lub korzysta z warsztatów odpowiedzialnych za utrzymanie, z którymi ma zawartą umowę.

4. W przypadku wagonów towarowych każdy podmiot odpowiedzialny za utrzymanie podlega certyfikacji przez organ akredytowany lub organ uznany zgodnie z rozporządzeniem Komisji (UE) nr 445/2011⁽¹⁾ lub krajowy organ ds. bezpieczeństwa. Również procedura uznawania opiera się na kryteriach dotyczących niezależności, kwalifikacji i bezstronności.

Jeżeli podmiotem odpowiedzialnym za utrzymanie jest zarządca infrastruktury, zgodność z rozporządzeniem (UE) nr 445/2011 stwierdzana jest przez właściwy krajowy organ ds. bezpieczeństwa zgodnie z procedurami, o których mowa w art. 12 **niniejszej dyrektywy**, i potwierdzana w certyfikatach określonych w tych procedurach.

5. Certyfikaty wydane zgodnie z ust. 4 są ważne **i uznawane automatycznie** na terytorium całej Unii.

Agencja tworzy i podaje do wiadomości publicznej, a następnie bezzwłocznie aktualizuje rejestr certyfikowanych podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie. Jest on powiązany z krajowymi rejestrami pojazdów lub rejestrami pojazdów zgodnie z art. 43 ust. 1 i 4 oraz art. 43a ust. 1 i 4 dyrektywy ... [dyrektywa w sprawie interoperacyjności systemu kolei].

Komisja przyjmuje akty wykonawcze określające wspólne specyfikacje tych rejestrów dotyczące treści, formatu danych, struktury funkcjonalnej i technicznej, trybu eksploatacji oraz zasad wprowadzenia danych i uzyskiwania wglądu. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 27 ust. 3.

5a. Sporządzając lub zmieniając TSI, Agencja harmonizuje przepisy dotyczące minimalnych wymogów w zakresie utrzymania w celu zapewnienia bezpieczeństwa całego systemu kolei. W tym celu uwzględnia poszczególne parametry (użytkowanie, wiek, materiał, przebyte kilometry, warunki klimatyczne, rodzaj torów itp.) mające wpływ na zużycie. Przedsiębiorstwa mogą kontynuować stosowanie własnego systemu utrzymania, pod warunkiem że Agencja uzna, iż system ten zapewnia równoważny lub wyższy poziom bezpieczeństwa.

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

Środa, 26 lutego 2014 r.

6. ~~Do dnia 31 maja 2014 r.~~ **Najpóźniej dwa lata po wejściu w życie niniejszej dyrektywy** Agencja przeprowadzi ocenę systemu certyfikacji podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie wagonów towarowych, ~~rozważy możliwość rozszerzenia tego systemu na wszystkie pojazdy~~ i przedstawi Komisji sprawozdanie w tej sprawie. **Sprawozdanie to zawiera zalecenie co do tego, czy ten system certyfikacji należy rozszerzyć na inne rodzaje pojazdów. Komisja przyjmuje następnie odpowiednie środki na podstawie tego zalecenia.**

6a. Najpóźniej sześć miesięcy po wejściu w życie niniejszej dyrektywy Agencja określi elementy kolejowe kluczowe dla bezpieczeństwa kolei i opracuje system umożliwiający śledzenie tych elementów

7. **Na podstawie zalecenia Agencji i nie później niż 36 miesięcy po wejściu w życie niniejszej dyrektywy** Komisja, **w drodze aktów delegowanych zgodnie z art. 26**, przyjmie wspólne warunki certyfikacji podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie dla wszystkich rodzajów pojazdów ~~w drodze aktów wykonawczych do dnia 24 grudnia 2016 r.~~

Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 27 ust. 2.

System certyfikacji mający zastosowanie do wagonów towarowych, przyjęty rozporządzeniem (UE) nr 445/2011, stosuje się nadal do chwili wejścia w życie aktów ~~wykonawczych~~ **delegowanych**, o których przyjęciu mowa w akapicie pierwszym. [Popr. 82]

Artykuł 15

Odstępstwa od systemu certyfikacji podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie

1. Państwa członkowskie mogą podjąć decyzję o wykonaniu obowiązków związanych z określeniem podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie i jego certyfikacji na podstawie przepisów alternatywnych w stosunku do systemu certyfikacji ustanowionego w art. 14 w następujących przypadkach:

- a) pojazdy zarejestrowane w państwie trzecim i utrzymywane zgodnie z prawem tego państwa;
- b) pojazdy używane w ramach sieci lub linii, których szerokość międzytorza różni się od szerokości międzytorza głównej sieci kolejowej w Unii i w przypadku których spełnienie wymogów, o których mowa w art. 14 ust. 3, zapewniane jest na mocy międzynarodowych porozumień z państwami trzecimi;
- c) pojazdy objęte art. 2 oraz sprzęt wojskowy i sprzęt służący do transportu specjalnego, wymagającego specjalnego zezwolenia krajowego organu ds. bezpieczeństwa wydanego przed przewozem. W tym przypadku odstępstwa udzielane są na okres nie dłuższy niż pięć lat.

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

- a) przy rejestrowaniu pojazdów zgodnie z przepisami art. 43 dyrektywy ... [dyrektywa w sprawie interoperacyjności systemu kolei] w zakresie określania podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie;
- b) przy wydawaniu certyfikatów bezpieczeństwa i autoryzacji w zakresie bezpieczeństwa przedsiębiorstwom kolejowym i zarządcom infrastruktury zgodnie z przepisami art. 10 i 12 niniejszej dyrektywy w zakresie określania podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie i ich certyfikacji.

3. Tego rodzaju odstępstwa są określane i uzasadniane w rocznym sprawozdaniu dotyczącym bezpieczeństwa, o którym mowa w art. 18. Jeżeli wydaje się, że w systemie kolei Unii podejmowane jest nieuzasadnione ryzyko w zakresie bezpieczeństwa, Agencja bezzwłocznie informuje o tym fakcie Komisję. Komisja kontaktuje się z zaangażowanymi stronami oraz, w razie potrzeby, zwraca się do państwa członkowskiego o wycofanie decyzji o odstępstwie.

Środa, 26 lutego 2014 r.

ROZDZIAŁ IV
KRAJOWE ORGANY DS. BEZPIECZEŃSTWA

Artykuł 16

Zadania

1. Każde państwo członkowskie ustanawia organ ds. bezpieczeństwa. **Państwa członkowskie mogą również podjąć decyzję o tym, aby wspólnie ustanowić organ ds. bezpieczeństwa właściwy dla ich terytoriów.** Organ ten jest niezależny pod względem organizacyjnym, prawnym i decyzyjnym od jakiegokolwiek przedsiębiorstwa kolejowego, zarządcy infrastruktury, wnioskodawcy ~~oraz~~ **lub** podmiotu zamawiającego. **Organ ten dysponuje wiedzą ekspercką oraz zasobami ludzkimi niezbędnymi do prawidłowego realizowania swoich zadań. Organem tym może być ministerstwo właściwe dla transportu, pod warunkiem że spełnia ono wymogi w zakresie niezależności określone w niniejszym ustępie.**
2. Krajowemu organowi ds. bezpieczeństwa powierza się przynajmniej następujące zadania:
 - a) zezwalanie na dopuszczenie do eksploatacji podsystemów „energia” i „infrastruktura” składających się na system kolei zgodnie z art. 18 ust. 2 dyrektywy ... [dyrektywa w sprawie interoperacyjności systemu kolei], **z wyjątkiem infrastruktury transgranicznej mającej jednego zarządcę, w odniesieniu do której za zadania przewidziane w niniejszym ustępie odpowiedzialna jest Agencja;**
 - b) ~~kontrolowanie zgodności składników~~ **czuwanie nad tym, by składniki** interoperacyjności **były zgodne** z zasadniczymi wymaganiami **ustanowionymi w** zgodnie z art. [x] dyrektywy ... [dyrektywa w sprawie interoperacyjności systemu kolei];
 - c) przypisywanie ~~europejskich~~ **krajowych** numerów pojazdów zgodnie z art. ~~42~~ **20a i 43** dyrektywy ... [dyrektywa w sprawie interoperacyjności systemu kolei];
 - d) wspieranie Agencji, na jej wniosek **i na podstawie porozumień umownych, o których mowa w rozporządzeniu [rozporządzenie w sprawie Agencji ds. Kolei]**, w wydawaniu, odnawianiu, zmienianiu i unieważnianiu jednolitych certyfikatów bezpieczeństwa wydawanych zgodnie z art. 10 oraz kontrola, czy spełniane są ustanowione w nich warunki i wymagania oraz czy przedsiębiorstwa kolejowe działają zgodnie z wymogami prawa Unii i prawa krajowego;
 - e) wydawanie, odnawianie, zmienianie i unieważnianie autoryzacji w zakresie bezpieczeństwa przyznawanych zgodnie z art. 12 oraz kontrola, czy spełniane są ustanowione w nich warunki i wymagania oraz czy zarządcy infrastruktury działają zgodnie z wymogami prawa Unii i prawa krajowego;
 - f) monitorowanie, promowanie oraz, w stosownych przypadkach, egzekwowanie i aktualizacja regulacji dotyczących bezpieczeństwa, w tym systemu przepisów krajowych;
 - g) nadzorowanie przedsiębiorstw kolejowych zgodnie z załącznikiem IV do rozporządzenia Komisji (UE) nr 1158/2010 ⁽¹⁾ oraz rozporządzeniem Komisji (UE) nr 1077/2012 ⁽²⁾;
 - h) ~~nadzór nad prawidłową rejestracją pojazdów~~ **czuwanie nad tym, by pojazdy w krajowym rejestrze europejskich i krajowych rejestrach** pojazdów **były prawidłowo rejestrowane** oraz ~~nad dokładnością i aktualnością zawartych w nim informacji związanych z~~ **by zawarte w tych rejestrach informacje związane** bezpieczeństwem. **były dokładne i aktualne;**
 - ha) **monitorowanie zgodności z przepisami dotyczącymi czasu pracy, jazdy i odpoczynku maszynistów w przedsiębiorstwach kolejowych i na torze;**
 - hb) **monitorowanie zgodności z mającymi zastosowanie przepisami w zakresie bezpiecznego utrzymania i eksploatacji kolejowych wagonów towarowych i innego taboru;**
 - hc) **opracowanie ogólnego planu awaryjnego dla sieci kolejowej, obowiązującego wszystkie podmioty systemu kolei i zawierającego środki, które należy przyjąć w razie poważnego wypadku lub awarii, a także przedstawienie tego planu Agencji. Plan ten obejmuje:**

⁽¹⁾ Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1158/2010 z dnia 9 grudnia 2010 r. w sprawie wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w odniesieniu do zgodności z wymogami dotyczącymi uzyskania kolejowych certyfikatów bezpieczeństwa (Dz.U. L 326 z 10.12.2010, s. 11).

⁽²⁾ Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1077/2012 z dnia 16 listopada 2012 r. w sprawie wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w odniesieniu do nadzoru sprawowanego przez krajowe organy ds. bezpieczeństwa po wydaniu certyfikatu bezpieczeństwa lub autoryzacji bezpieczeństwa (Dz.U. L 320 z 17.11.2012, s. 3).

Środa, 26 lutego 2014 r.

- (i) mechanizmy i procedury zapewniające skuteczną komunikację między zaangażowanymi podmiotami, w szczególności między zarządcami infrastruktury i operatorami kolei oraz służbami ratunkowymi;
- (ii) mechanizmy koordynacji z krajowymi agencjami państw sąsiadujących;
- (iii) kanały komunikacji z rodzinami ofiar poważnych wypadków przy pomocy personelu przeszkolonego do poszczególnych zadań;
- (iv) system pomocy ofiarom wypadków, dzięki któremu osoby te uzyskają informację o procedurach dochodzenia roszczeń na mocy prawa unijnego, w szczególności rozporządzenia (WE) nr 1371/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady dotyczącego praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym ⁽¹⁾ bez uszczerbku dla obowiązków operatorów kolei. Pomoc ta obejmuje wsparcie psychologiczne dla ofiar wypadków oraz dla ich rodzin.

Komisja za pomocą aktów wykonawczych, jak przewidziano w art. 27, opracowuje w trybie pilnym środki na rzecz harmonizacji treści i formy planów awaryjnych. Agencja wspiera i nadzoruje krajowe organy ds. bezpieczeństwa opracowujące te plany, ze szczególnym uwzględnieniem sytuacji wypadku kolejowego dotyczącego co najmniej dwóch sieci krajowych.

3. Krajowy organ ds. bezpieczeństwa państwa członkowskiego, w którym dane przedsiębiorstwo kolejowe prowadzi działalność, dokonuje koniecznych uzgodnień z Agencją i innymi organami ds. bezpieczeństwa, służących koordynacji wymiany wszelkich kluczowych informacji na temat danego przedsiębiorstwa kolejowego, w szczególności na temat stwierdzonych zagrożeń i poziomu bezpieczeństwa. Krajowy organ ds. bezpieczeństwa wymienia również informacje z innymi właściwymi organami ds. bezpieczeństwa, jeżeli stwierdzi, że dane przedsiębiorstwo kolejowe nie podejmuje niezbędnych środków kontroli ryzyka.

Informuje on bezzwłocznie Agencję o wszelkich zastrzeżeniach dotyczących poziomu bezpieczeństwa przedsiębiorstw kolejowych, które nadzoruje. Agencja podejmuje stosowne działania określone, jak określono w art. 10 ust. 6.

4. Zadania wymienione w ust. 2 nie mogą być przekazane lub zlecone zarządcy infrastruktury, przedsiębiorstwu kolejowemu ani podmiotowi zamawiającemu.

4a. Krajowe organy ds. bezpieczeństwa mogą z pomocą Agencji tworzyć mechanizmy wymiany dobrych i najlepszych praktyk.

4b. Krajowe organy ds. bezpieczeństwa mogą dobrowolnie zwrócić się do Agencji o przeprowadzenie kontroli ich prac. Agencja może również z własnej inicjatywy kontrolować krajowe organy ds. bezpieczeństwa. [Popr. 83]

Artykuł 17

Zasady procesu decyzyjnego

1. Krajowe organy ds. bezpieczeństwa wykonują swoje zadania w sposób otwarty, niedyskryminujący i przejrzysty. W szczególności zapewniają one wszystkim stronom możliwość wypowiedzenia się oraz przedstawiają powody swoich decyzji.

Natychmiast odpowiadają one na wnioski i zapytania oraz bezzwłocznie zgłaszają swoje prośby o informacje oraz podejmują swoje decyzje w ciągu czterech miesięcy po dostarczeniu wszystkich wymaganych informacji. W każdej chwili mogą żądać pomocy technicznej od zarządców infrastruktury i przedsiębiorstw kolejowych lub innych kwalifikowanych podmiotów, jeśli chodzi o wykonywanie zadań, o których mowa w art. 16, przestrzegając terminów, o których mowa w art. 11 ust. 1, i wywiązując się z wszelkich obowiązków ustanowionych w porozumieniach umownych zawartych z Agencją.

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

2. Agencja oraz krajowe organy ds. bezpieczeństwa są uprawnione do prowadzenia wszelkich kontroli, audytów i dochodzeń niezbędnych do wykonywania ich zadań i mają wolny dostęp do wszystkich niezbędnych dokumentów i pomieszczeń, instalacji i sprzętu zarządców infrastruktury i przedsiębiorstw kolejowych.

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

Środa, 26 lutego 2014 r.

3. Państwa członkowskie podejmują niezbędne kroki dla zapewnienia, że decyzje podejmowane przez krajowy organ ds. bezpieczeństwa podlegają kontroli sądowej.
4. Krajowe organy ds. bezpieczeństwa prowadzą aktywną wymianę poglądów i doświadczeń w ramach ustanowionej przez Agencję sieci w celu ujednoczenia ich kryteriów decyzyjnych w całej Unii.

4a. Krajowe organy ds. bezpieczeństwa wspierają Agencję w jej pracy polegającej na monitorowaniu rozwoju bezpieczeństwa kolei na szczeblu Unii.

5. Zakres współpracy między Agencją a krajowymi organami ds. bezpieczeństwa we wszystkich kwestiach związanych z kontrolami na miejscu dotyczącymi wydawania jednolitych certyfikatów bezpieczeństwa i nadzoru nad przedsiębiorstwami kolejowymi po wydaniu jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa jest określany przez Agencję i krajowe organy ds. bezpieczeństwa w ~~ustaleniach~~ **porozumieniach** umownych ~~albo w innej formie~~ **nie później niż jeden rok po wejściu w życie niniejszej dyrektywy.**

Umowy te mogą obejmować zlecenie organom krajowym wykonania określonych zadań i wypełnienia określonych obowiązków Agencji, jak np. sprawdzanie i opracowywanie dokumentacji, weryfikacja zgodności technicznej, odbywanie wizyt i sporządzanie analiz technicznych, zgodnie z art. 69 rozporządzenia ... [rozporządzenie w sprawie Agencji ds. Kolei].

Umowy te przewidują podział dochodów wspólnie do udziału każdego podmiotu w wykonaniu zadań. [Popr. 84]

Artykuł 18

Raport roczny

Corocznie krajowy organ ds. bezpieczeństwa publikuje raport roczny w sprawie swoich działań za poprzedni rok i przesyła go do Agencji najpóźniej do dnia 30 września. Raport zawiera informacje o:

- a) stanie bezpieczeństwa kolei, łącznie z agregacją CSI, określonych w załączniku I, na szczeblu państwa członkowskiego;
- b) ważnych zmianach w prawodawstwie i uregulowaniach dotyczących bezpieczeństwa kolei;
- c) stanie certyfikacji w zakresie bezpieczeństwa i autoryzacji w zakresie bezpieczeństwa;
- d) wynikach i doświadczeniach związanych z nadzorowaniem zarządców infrastruktury i przedsiębiorstw kolejowych;
- e) odstępstwach, o których decyzję podjęto zgodnie z art. 14 ust. 8;
- f) wszystkich kontrolach i audytach przedsiębiorstw kolejowych prowadzących działalność w państwie członkowskim przeprowadzonych w ramach działań związanych z nadzorem;

fa) wszystkich kontrolach technicznych kolejowych wagonów towarowych na torze. [Popr. 85]

ROZDZIAŁ V

DOCHODZENIE W SPRAWIE WYPADKÓW I INCYDENTÓW

Artykuł 19

Zobowiązanie do przeprowadzania dochodzenia

1. Państwa członkowskie zapewniają, że dochodzenie jest prowadzone przez organ dochodzeniowy, o którym mowa w art. 21, po każdym poważnym wypadku na sieci kolejowej; celem tego dochodzenia jest możliwe polepszenie bezpieczeństwa kolei i zapobieganie wypadkom.
2. Oprócz poważnych wypadków organ dochodzeniowy, o którym mowa w art. 21, może badać te wypadki i incydenty, które w nieznacznie zmienionych warunkach mogłyby prowadzić do poważnych wypadków, obejmujące techniczne zakłócenia funkcjonowania podsystemów strukturalnych lub składników interoperacyjności europejskiego systemu kolei.

Środa, 26 lutego 2014 r.

Decyzja o podjęciu, lub nie, dochodzenia w sprawie tego rodzaju wypadku lub incydentu leży w gestii organu dochodzeniowego. Podejmując decyzję, powinien on wziąć pod uwagę:

- a) wagę wypadku lub incydentu;
 - b) czy stanowi element serii wypadków lub incydentów istotnej dla systemu jako całości;
 - c) wpływ wypadku na bezpieczeństwo kolei na szczeblu Unii;
 - d) wnioski zarządców infrastruktury, przedsiębiorstw kolejowych, krajowego organu ds. bezpieczeństwa lub państw członkowskich.
3. Zakres dochodzenia i procedury, jakie należy przy nim zastosować, ustala organ dochodzeniowy, biorąc pod uwagę art. 20 i 22 oraz w zależności od wiedzy, jaką zamierza uzyskać w drodze analizy wypadku lub incydentu w celu poprawienia bezpieczeństwa.
4. Dochodzenie w żadnym przypadku nie obejmuje ustalania winy lub odpowiedzialności.

Artykuł 20

Status dochodzenia

1. Państwa członkowskie określają, w ramach swoich wewnętrznych systemów prawnych, taki status prawny dochodzenia, który umożliwia osobie prowadzącej dochodzenie wykonywanie zadań w sposób najbardziej efektywny i w najkrótszym czasie.
2. Zgodnie z obowiązującym prawodawstwem państwa członkowskie zapewniają pełną współpracę ze strony organów odpowiedzialnych za postępowanie sądowe oraz gwarantują, że osoby prowadzące dochodzenie, **a także – na jej wniosek – Agencja**, uzyskają możliwe najszybciej: [**Popr. 86**]
 - a) dostęp do miejsca wypadku lub incydentu, jak też do uczestniczącego w nim taboru kolejowego, odpowiedniej infrastruktury oraz urządzeń sterowania ruchem i sygnalizacji;
 - b) prawo do natychmiastowego spisania dowodów i nadzorowanego usunięcia wraków pojazdów, instalacji infrastruktury lub składników w celu ich badania lub analizy;
 - c) dostęp do zawartości rejestratorów pokładowych i sprzętu do zapisu wiadomości słownych i operacji systemu sygnalizacji i sterowania ruchem oraz możliwość ich wykorzystania;
 - d) dostęp do wyników badań ciał ofiar;
 - e) dostęp do wyników przesłuchań personelu pociągu i innego personelu kolejowego zaangażowanego w wypadek lub incydent;
 - f) możliwość przesłuchania zaangażowanego personelu kolejowego i innych świadków;
 - g) dostęp do każdej właściwej informacji lub nagrań/zapisów prowadzonych przez zarządcę infrastruktury, zaangażowane przedsiębiorstwo kolejowe i krajowy organ ds. bezpieczeństwa.
3. Dochodzenie jest prowadzone niezależnie od postępowania sądowego.

Artykuł 21

Organ dochodzeniowy

1. Każde państwo członkowskie zapewnia prowadzenie dochodzenia przyczyn wypadków i incydentów, o których mowa w art. 19, przez stały podmiot, złożony przynajmniej z jednej osoby badającej, mogącej pełnić funkcję osoby prowadzącej dochodzenie w razie wypadku lub incydentu. Organ ten jest niezależny pod względem organizacyjnym, prawnym i decyzyjnym od zarządców infrastruktury, przedsiębiorstw kolejowych, podmiotu pobierającego opłaty, podmiotu przydzielającego przepustowość infrastruktury i jednostki notyfikowanej oraz od wszystkich stron, których interesy mogłyby być sprzeczne z zadaniami powierzonymi organowi dochodzeniowemu. Ponadto jest on funkcjonalnie niezależny od krajowego organu ds. bezpieczeństwa i regulatorów kolejowych.
2. Organ dochodzeniowy wykonuje swoje zadania niezależnie od organizacji wymienionych w ust. 1 i umożliwia się mu **bez dyskryminowania kogokolwiek** pozyskanie odpowiednich zasobów do realizacji tych celów. Personel prowadzący dochodzenie uzyskuje status gwarantujący mu konieczną niezależność. [**Popr. 87**]

Środa, 26 lutego 2014 r.

3. Państwa członkowskie zapewniają, że przedsiębiorstwa kolejowe, zarządcy infrastruktury oraz, jeśli to stosowne, krajowy organ ds. bezpieczeństwa są zobowiązane do natychmiastowego zgłaszania wypadków i incydentów, o których mowa w art. 19, organowi dochodzeniowemu. Organ dochodzeniowy powinien mieć możliwość reagowania na takie raporty i czynienia niezbędnych kroków w celu rozpoczęcia dochodzenia nie później niż jeden tydzień po otrzymaniu raportu dotyczącego wypadku lub incydentu.

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

5. W razie konieczności organ dochodzeniowy może zażądać pomocy od organów dochodzeniowych z innych państw członkowskich lub od Agencji, polegającej na dostarczeniu wiedzy eksperckiej lub na przeprowadzeniu technicznych badań, analiz i ocen.

5a. Organy dochodzeniowe mogą dobrowolnie zwrócić się do Agencji o przeprowadzenie kontroli ich prac. [Popr. 88]

6. Państwa członkowskie mogą powierzyć organowi dochodzeniowemu zadanie prowadzenia dochodzenia w sprawach wypadków i incydentów kolejowych innych niż wymienione w art. 19.

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

Agencja wspiera organy dochodzeniowe w tych działaniach. **Ponadto organy dochodzeniowe wspierają Agencję w jej pracy polegającej na monitorowaniu rozwoju bezpieczeństwa kolei na szczeblu Unii. [Popr. 89]**

Artykuł 22

Procedura dochodzenia

1. Wypadek lub incydent, o którym mowa w art. 19, jest badany przez organ dochodzeniowy państwa członkowskiego, na terenie którego się zdarzył. Jeżeli niemożliwe jest ustalenie, w którym państwie członkowskim zdarzył się wypadek, lub jeśli wydarzył się on na lub blisko granicy między dwoma państwami członkowskimi, właściwe organy uzgadniają między sobą, który z nich poprowadzi dochodzenie lub wspólne prowadzenie dochodzenia. W pierwszym przypadku drugi organ ma prawo do udziału w dochodzeniu i do uzyskania jego pełnych wyników.

Organy dochodzeniowe z innych państw członkowskich i **Agencja** są zapraszane do uczestnictwa w dochodzeniu zawsze, gdy przedsiębiorstwo kolejowe mające siedzibę i licencjonowane w tych państwach członkowskich bierze udział w wypadku lub incydencie. **[Popr. 90]**

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

2. Dla każdego wypadku lub incydentu organ dochodzeniowy dba o odpowiednie środki, obejmujące ekspercką wiedzę dotyczącą spraw technicznych i operacyjnych, niezbędną do prowadzenia dochodzenia **oraz o wystarczające zasoby**. Wiedza ta może pochodzić od organu dochodzeniowego lub spoza niego, zależnie od rodzaju badanego wypadku lub incydentu. **[Popr. 91]**

3. Dochodzenie jest prowadzone w możliwie otwarty sposób, pozwalający na wysłuchanie wszystkich stron oraz na ich dostęp do wyników. O dochodzeniu i jego postępach należy regularnie informować właściwego zarządcę infrastruktury i właściwe przedsiębiorstwa kolejowe, krajowy organ ds. bezpieczeństwa, ofiary i ich krewnych, właścicieli zniszczonego mienia, producentów, zaangażowane służby ratunkowe oraz przedstawicieli personelu i użytkowników oraz, w miarę możliwości, umożliwić im przedłożenie swoich opinii i uwag w sprawie dochodzenia i wnoszenie uwag do informacji zawartych w projektach raportów.

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

Środa, 26 lutego 2014 r.

Artykuł 23

Raporty

1. Dochodzenie w sprawie wypadku lub incydentu, o którym mowa w art. 19, jest przedmiotem raportów, w formie odpowiedniej dla rodzaju i wagi wypadku lub incydentu oraz wagi wyników dochodzenia. Raporty odnoszą się do celów badania, o których mowa w art. 19 ust. 1, i zawierają, jeżeli to właściwe, rekomendacje w zakresie bezpieczeństwa.

2. Organ dochodzeniowy publikuje swój raport końcowy, **łącznie z rekomendacjami w zakresie bezpieczeństwa**, możliwie szybko, ~~zwykle~~ i nie później niż ~~12~~ **sześć** miesięcy od daty zdarzenia. Raport, ~~łącznie z rekomendacjami w zakresie bezpieczeństwa~~, zostaje przedłożony właściwym stronom wymienionym w art. 22 ust. 3 oraz zainteresowanym organom i stronom w innych państwach członkowskich. [Popr. 92]

Komisja **w drodze aktów delegowanych** określa treść raportów z dochodzenia w sprawie wypadków i incydentów ~~w drodze aktów wykonawczych~~, **które to raporty zawierają następujące elementy: streszczenie; fakty bezpośrednio związane ze zdarzeniem; zapis z badań i przesłuchań; analizę i wnioski**. Te akty ~~wykonawcze~~ **delegowane** przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. ~~27 ust. 2~~ **26**. [Popr. 93]

3. Corocznie, najpóźniej do dnia 30 września, organ dochodzeniowy publikuje roczny raport opisujący dochodzenia z poprzedniego roku, wydane rekomendacje w zakresie bezpieczeństwa oraz działania podjęte zgodnie z rekomendacjami wydanymi uprzednio.

Artykuł 24

Informacje przekazywane Agencji

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

2. Organ dochodzeniowy przesyła Agencji egzemplarz raportu końcowego, o którym mowa w art. 23 ust. 2, i raportu rocznego, o którym mowa w art. 23 ust. 3.

2a. Agencja ustanawia scentralizowaną bazę danych zawierającą wszystkie informacje przekazywane w związku z incydentami i wypadkami oraz zarządza nią. Baza danych zostanie utworzona nie później niż dnia 31 grudnia 2015 r. [Popr. 94]

Artykuł 25

Rekomendacje w zakresie bezpieczeństwa

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

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

3. Krajowy organ ds. bezpieczeństwa i inne organy lub podmioty lub, jeżeli to właściwe, inne państwa członkowskie, do których skierowano rekomendacje, przedstawiają organowi dochodzeniowemu zwrotne raporty, przynajmniej corocznie, o środkach podjętych bądź planowanych do podjęcia jako reakcja na rekomendacje.

ROZDZIAŁ VI

PRZEPISY KOŃCOWE

Artykuł 26

Wykonywanie przekazanych uprawnień

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

Środa, 26 lutego 2014 r.

2. Uprawnienia do przyjęcia aktów delegowanych, o których mowa w art. 5 ust. 2 i art. 7 ust. 2, **art. 9 ust. 2, art. 14 ust. 7 i art. 23 ust. 2**, powierza się Komisji na ~~czas nieokreślony~~ **okres pięciu lat od [data wejścia w życie niniejszej dyrektywy]. Komisja sporządza sprawozdanie dotyczące przekazania uprawnień nie później niż dziewięć miesięcy przed końcem okresu pięciu lat. Przekazanie uprawnień zostaje automatycznie przedłużone na takie same okresy, chyba że Parlament Europejski lub Rada sprzeciwią się takiemu przedłużeniu nie później niż trzy miesiące przed końcem każdego okresu. [Popr. 95]**

3. Przekazanie uprawnień, o którym mowa w art. 5 ust. 2 i art. 7 ust. 2, może zostać w dowolnym momencie odwołane przez Parlament Europejski lub przez Radę. Decyzja o odwołaniu kończy przekazanie określonych w niej uprawnień. Decyzja o odwołaniu staje się skuteczna od następnego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* lub w określonym w tej decyzji późniejszym terminie. Nie wpływa ona na ważność jakichkolwiek już obowiązujących aktów delegowanych.

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

5. Akt delegowany przyjęty na podstawie art. 5 ust. 2 i art. 7 ust. 2 wchodzi w życie tylko wówczas, gdy Parlament Europejski albo Rada nie wyraziły sprzeciwu w terminie dwóch miesięcy od przekazania tego aktu Parlamentowi Europejskiemu i Radzie, lub gdy, przed upływem tego terminu, zarówno Parlament Europejski, jak i Rada poinformowały Komisję, że nie wniosą sprzeciwu. Termin ten przedłuża się o dwa miesiące z inicjatywy Parlamentu Europejskiego lub Rady.

Artykuł 27

Procedura komitetu

1. Komisję wspomaga komitet. Komitet ten jest komitetem w rozumieniu rozporządzenia (UE) nr 182/2011.
2. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 5 rozporządzenia (UE) nr 182/2011.

Artykuł 28

Sprawozdanie i dalsze działania Unii

Na podstawie właściwych informacji przekazanych jej przez Agencję Komisja przedłoży Parlamentowi Europejskiemu i Radzie przed dniem ... (*), a następnie co ~~pięć lat~~ **trzy lata**, sprawozdanie dotyczące wykonania niniejszej dyrektywy.

Do sprawozdania załącza się, w razie potrzeby, propozycje dalszych działań Unii. **[Popr. 96]**

Artykuł 29

Kary

Państwa członkowskie ustanawiają przepisy dotyczące kar za naruszenie przepisów krajowych przyjętych w związku z niniejszą dyrektywą i podejmują wszelkie niezbędne działania w celu zapewnienia, że są one stosowane. Kary muszą być skuteczne, proporcjonalne, niedyskryminujące i zniechęcające.

Państwa członkowskie informują Komisję o tych przepisach najpóźniej do dnia określonego w art. 32 ust. 1 oraz bezzwłocznie powiadamiają Komisję o jakichkolwiek późniejszych zmianach tych przepisów.

Artykuł 30

Przepisy przejściowe

Załączniki III i V do dyrektywy 2004/49/WE stosuje się do dnia rozpoczęcia stosowania aktów wykonawczych, o których mowa w art. 6 ust. 2 i 3, art. 9 ust. 2, art. 14 ust. 7 i art. 23 ust. 2 niniejszej dyrektywy.

(*) Trzy lata po dacie wejścia w życie niniejszej dyrektywy.

Środa, 26 lutego 2014 r.

Do dnia ... (*) krajowe organy ds. bezpieczeństwa **mogą** nadal ~~wydają~~ **wydawać** certyfikaty bezpieczeństwa zgodnie z przepisami dyrektywy 2004/49/WE, **nie naruszając art. 10 ust. 2a**. Te certyfikaty bezpieczeństwa są ważne do dnia ich wygaśnięcia.

Przez dodatkowy okres trzech lat po upływie jednorocznego okresu transpozycji ustanowionego w art. 32 wnioskodawcy mogą składać wnioski albo do Agencji, albo do krajowego organu ds. bezpieczeństwa. W tym okresie krajowe organy ds. bezpieczeństwa mogą nadal wydawać certyfikaty bezpieczeństwa zgodnie z dyrektywą 2004/49/WE. [Popr. 97]

Artykuł 31

Zalecenia i opinie Agencji

Do celów stosowania niniejszej dyrektywy Agencja wydaje zalecenia i opinie zgodnie z art. 15 rozporządzenia ... [rozporządzenie w sprawie Agencji ds. Kolei]. Te zalecenia i opinie stanowią podstawę wszelkich środków Unii przyjmowanych na mocy niniejszej dyrektywy.

Artykuł 32

Transpozycja

1. Państwa członkowskie wprowadzają w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania art. 2, 3, 4, 8, 10, 16, 18, 20 i załącznika I **przepisów niniejszej dyrektywy** przed dniem ... (**). Niezwłocznie przekazują Komisji tekst tych przepisów. [Popr. 98]

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

Państwa członkowskie przekazują Komisji tekst podstawowych przepisów prawa krajowego, przyjętych w dziedzinie objętej niniejszą dyrektywą.

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

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

Artykuł 33

Uchylenie

Dyrektywa 2004/49/WE, zmieniona dyrektywami wymienionymi w załączniku II część A, traci moc od dnia ... (***), bez uszczerbku dla zobowiązań państw członkowskich dotyczących terminów transpozycji do prawa krajowego i rozpoczęcia stosowania dyrektywy, określonych w załączniku II część B. [Popr. 99]

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

Artykuł 34

Wejście w życie

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

Artykuły 10 i 11 stosuje się od dnia ... (****), **nie naruszając przepisów przejściowych przewidzianych w art. 30. [Popr. 100]**

(*) Cztery lata po dacie wejścia w życie niniejszej dyrektywy.

(**) Rok po dacie wejścia w życie niniejszej dyrektywy.

(***) Cztery lata po dacie wejścia w życie niniejszej dyrektywy.

(****) Cztery lata po dacie wejścia w życie niniejszej dyrektywy.

Środa, 26 lutego 2014 r.

Artykuł 35

Adresaci

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do państw członkowskich.

Sporządzono w ...

W imieniu Parlamentu Europejskiego
Przewodniczący

W imieniu Rady
Przewodniczący

Środa, 26 lutego 2014 r.

ZAŁĄCZNIK I

WSPÓLNE WSKAŹNIKI BEZPIECZEŃSTWA

Wspólne wskaźniki bezpieczeństwa są przedmiotem corocznych sprawozdań ze strony krajowych organów ds. bezpieczeństwa. Jeżeli po przedstawieniu sprawozdania odkryto nowe fakty lub błędy, wskaźniki za jeden konkretny rok zostają zmienione lub skorygowane przez krajowy organ ds. bezpieczeństwa przy pierwszej sposobności, a najpóźniej w następnym sprawozdaniu rocznym.

W odniesieniu do wskaźników dotyczących wypadków określonych w pkt 1 należy stosować rozporządzenie (WE) nr 91/2003 Parlamentu Europejskiego i Rady ⁽¹⁾, o ile stosowne informacje są dostępne.

1. Wskaźniki odnoszące się do wypadków

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

- (i) kolizje pociągów z pojazdami szynowymi,
- (ii) kolizje pociągów z obiektami wewnątrz skrajni,
- (iii) wykolejenia pociągów,
- (iv) wypadki na przejazdach kolejowych, łącznie z wypadkami z udziałem pieszych na przejazdach kolejowych,
- (v) wypadki z udziałem osób z udziałem poruszającego się taboru kolejowego, z wyjątkiem samobójstw,
- (vi) pożary taboru kolejowego,
- (vii) inne.

Każdy znaczący wypadek należy zgłaszać zgodnie z rodzajem pierwotnego wypadku, nawet jeżeli skutki wtórnego wypadku są poważniejsze, np. pożar po wykolejeniu się pociągu.

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

- (i) pasażerowie (również w przeliczeniu na pasażerokilometry i pociągokilometry dla pociągów pasażerskich),
- (ii) pracownicy, łącznie z personelem wykonawców,
- (iii) użytkownicy przejazdów kolejowych,
- (iv) intruzi,
- (v) inne osoby.

2. Wskaźniki odnoszące się do towarów niebezpiecznych

Całkowita i względna (w przeliczeniu na pociągokilometry) liczba wypadków **i incydentów** związanych z transportem towarów niebezpiecznych w podziale na następujące kategorie: **[Popr. 101]**

- (i) wypadki z udziałem co najmniej jednego pojazdu kolejowego przewożącego towary niebezpieczne zgodnie z definicją podaną w dodatku,
- (ii) liczba tego rodzaju wypadków, w których doszło do uwolnienia towarów niebezpiecznych.

3. Wskaźniki odnoszące się do samobójstw

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

⁽¹⁾ Rozporządzenie (WE) nr 91/2003 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 16 grudnia 2002 r. w sprawie statystyki transportu kolejowego (Dz.U. L 14 z 21.1.2003, s. 1).

Środa, 26 lutego 2014 r.

4. Wskaźniki odnoszące się do zdarzeń poprzedzających wypadki

Całkowita i względna (w przeliczeniu na pociągokilometry) liczba:

- (i) pękniętych szyn,
- (ii) odkształceń torów i przesunięć torów,
- (iii) defektów sygnalizacji,
- (iv) przypadków minięcia sygnału informującego o niebezpieczeństwie,
- (v) pękniętych kół w użytkowanym taborze kolejowym,
- (vi) pękniętych osi w użytkowanym taborze kolejowym.

Należy zgłaszać wszystkie zdarzenia poprzedzające, zarówno skutkujące, jak i nieskutkujące wypadkami. Zdarzenia poprzedzające skutkujące wypadkiem należy zgłaszać w części CSI dotyczącej zdarzeń poprzedzających, a zaistniałe wypadki, jeżeli są znaczące, w części CSI dotyczącej wypadków, o których mowa w pkt 1.

5. Wskaźniki do obliczenia skutków ekonomicznych wypadków

Agencja określa koszty jednostkowe na podstawie danych zgromadzonych do daty wejścia w życie niniejszej dyrektywy.

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

6.1. Odsetek torów z automatyczną ochroną pociągów (ATP) w eksploatacji oraz odsetek pociągokilometrów na torach z wykorzystaniem funkcjonujących systemów ATP.

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

a) przejazdy kolejowe z czynnym systemem zabezpieczeń, w tym z:

- (i) automatycznym systemem ostrzegania użytkownika;
- (ii) automatycznym systemem zabezpieczeń użytkownika;
- (iii) automatycznym systemem zabezpieczeń i ostrzegania użytkownika;
- (iv) automatycznym systemem zabezpieczeń i ostrzegania użytkownika oraz sprzężonym systemem zabezpieczenia torów;
- (v) ręcznym systemem ostrzegania użytkownika;
- (vi) ręcznym systemem zabezpieczeń użytkownika;
- (vii) ręcznym systemem zabezpieczeń i ostrzegania użytkownika;

b) przejazdy kolejowe z biernym systemem zabezpieczeń.

7. Wskaźniki odnoszące się do zarządzania bezpieczeństwem

Audyty wewnętrzne przeprowadzone przez zarządców infrastruktury i przedsiębiorstwa kolejowe zgodnie z dokumentacją systemu zarządzania bezpieczeństwem. Całkowita liczba przeprowadzonych audytów oraz jako odsetek wymaganych (lub planowanych) audytów.

8. Definicje

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

Środa, 26 lutego 2014 r.

Dodatek

Wspólne definicje CSI oraz wspólne metody obliczania skutków ekonomicznych wypadków

1. Wskaźniki odnoszące się do wypadków

- 1.1. „Znaczący wypadek” oznacza każdy wypadek z udziałem co najmniej jednego pojazdu szynowego w ruchu, w którego wyniku co najmniej jedna osoba zostaje zabita lub ciężko ranna lub dochodzi do znacznej szkody w taborze, torach, innych instalacjach lub środowisku, lub następują znaczne zakłócenia ruchu. Z definicji wyłączone są wypadki w warsztatach, magazynach i zajezdniach.
- 1.2. „Znaczna szkoda w taborze, torach, innych instalacjach lub środowisku” oznacza szkodę o równowartości co najmniej 150 000 EUR.
- 1.3. „Znaczne zakłócenia ruchu” oznaczają zawieszenie ruchu kolejowego na głównej linii kolejowej przez co najmniej sześć godzin.
- 1.4. „Pociąg” oznacza co najmniej jeden pojazd kolejowy ciągnięty przez co najmniej jedną lokomotywę bądź co najmniej jeden wagon silnikowy lub jeden wagon silnikowy poruszający się pojedynczo, przemieszczający się pod danym numerem bądź określonym oznaczeniem z początkowego stałego punktu do końcowego stałego punktu. Maszynę lekką, np. samą lokomotywę poruszającą się bez obciążenia, uznaje się za pociąg.
- 1.5. „Kolizja pociągów” oznacza kolizję czoło-czoło, czoło-tył lub kolizję boczną między częścią danego pociągu a częścią innego pociągu, pojazdu szynowego lub z manewrującym taborem kolejowym.
- 1.6. „Kolizja z obiektami wewnątrz skrajni” oznacza kolizję między częścią pociągu a obiektami przymocowanymi lub tymczasowo znajdującymi się na torach lub w ich pobliżu (z wyjątkiem obiektów zgubionych na przejazdach kolejowych przez pojazd przekraczający przejazd lub użytkownika przekraczającego przejazd). Obejmuje to kolizje z siecią trakcyjną.
- 1.7. „Wykolejenie pociągu” oznacza każdy przypadek, w którym co najmniej jedno koło pociągu wypadło z toru.
- 1.8. „Wypadki na przejazdach kolejowych” oznaczają wypadki na przejazdach kolejowych z udziałem co najmniej jednego pojazdu kolejowego i co najmniej jednego pojazdu przekraczającego przejazd, innych użytkowników przekraczających przejazd, takich jak piesi, lub innych obiektów tymczasowo znajdujących się na torach lub w ich pobliżu, zgubionych przez pojazd przekraczający przejazd lub użytkownika przekraczającego przejazd.
- 1.9. „Wypadki z udziałem osób ~~z udziałem poruszającego~~ **spowodowane przez poruszający** się ~~taboru kolejowego~~ **tabor kolejowy**” oznaczają wypadki, w których w co najmniej jedną osobę uderzył pojazd kolejowy lub obiekt do niego przymocowany lub taki, który odłączył się od pojazdu. Definicja obejmuje osoby, które wypadły z pojazdu kolejowego, oraz osoby, które upadły lub w które uderzył wolny obiekt podczas podróży na pokładzie pojazdu. **[Popr. 102]**
- 1.10. „Pożary taboru kolejowego” oznaczają pożary lub wybuchy następujące w pojeździe kolejowym (w tym w jego ładunku) podczas przejazdu pomiędzy stacją początkową i stacją przeznaczenia, w tym podczas postoju na stacji początkowej, postoju na stacji przeznaczenia lub postoju w czasie przejazdu, jak również podczas rozrządzenia wagonów.
- 1.11. „Innego rodzaju wypadki” oznaczają wszelkie wypadki inne niż wypadki wspomniane wyżej (kolizje pociągów, wykolejenia pociągów, wypadki na przejazdach kolejowych, wypadki z udziałem osób spowodowane przez poruszający się tabor kolejowy oraz pożary taboru kolejowego).
- 1.12. „Pasażer” oznacza każdą osobę, z wyłączeniem członków załogi pociągu, odbywającą podróż koleją. Do celów statystyki wypadków uwzględnia się pasażerów usiłujących wsiąść/wysiąść do/z pociągu w ruchu.
- 1.13. „Pracownik (łącznie z personelem wykonawców i samozatrudnionymi wykonawcami)” oznacza każdą osobę, której zatrudnienie ma związek z koleją i która w czasie wypadku jest w pracy. Definicja obejmuje załogę pociągu oraz osoby odpowiadające za obsługę taboru kolejowego i elementów infrastruktury.

Środa, 26 lutego 2014 r.

- 1.14. „Użytkownik przejazdu kolejowego” oznacza każdą osobę korzystającą z przejazdu kolejowego w celu przekroczenia linii kolejowej za pomocą dowolnego środka transportu lub pieszo.
 - 1.15. „Intruz” oznacza każdą osobę obecną na terenie kolei w przypadku, w którym taka obecność jest niedozwolona, z wyjątkiem użytkowników przejazdu kolejowego.
 - 1.16. „Inne osoby (osoby trzecie)” oznaczają wszystkie osoby, które nie zostały zdefiniowane jako „pasażerowie”, „pracownicy, łącznie z personelem wykonawców”, „użytkownicy przejazdu kolejowego” lub „intruzi”.
 - 1.17. „Ofiara śmiertelna” oznacza każdą osobę, która zmarła w wyniku wypadku, bezpośrednio lub w ciągu 30 dni po wypadku, z wyłączeniem samobójstw.
 - 1.18. „Ranny (osoba poważnie ranna)” oznacza każdą osobę ranną, hospitalizowaną przez ponad 24 godziny w wyniku wypadku, z wyłączeniem osób, które próbowały dokonać samobójstwa.
2. Wskaźniki odnoszące się do towarów niebezpiecznych
 - 2.1. „Wypadek związany z transportem towarów niebezpiecznych” oznacza każdy wypadek lub incydent, który jest objęty obowiązkiem zgłoszenia zgodnie z sekcją 1.8.5 RID ⁽¹⁾/ADR.
 - 2.2. „Towary niebezpieczne” oznaczają substancje i artykuły, których transport jest zabroniony przez RID lub dozwolony jedynie na zasadach w nim określonych.
 3. Wskaźniki odnoszące się do samobójstw
 - 3.1. „Samobójstwo” oznacza czyn polegający na rozmyślnym uszkodzeniu swojego ciała, którego skutkiem jest zgon, zarejestrowany i sklasyfikowany przez właściwy organ krajowy.
 4. Wskaźniki odnoszące się do zdarzeń poprzedzających wypadki
 - 4.1. „Pęknięta szyna” oznacza szynę, która pękła na co najmniej dwie części, lub szynę, od której oddzielił się kawałek metalu, powodując powstanie przerwy o długości powyżej 50 mm i głębokości powyżej 10 mm w płaszczyźnie toczenia.
 - 4.2. „Odształcenie torów i przesunięcie torów” oznacza wadę związaną z ciągłością i kształtem torów, wymagającą zablokowania torów lub natychmiastowej redukcji dozwolonej prędkości.
 - 4.3. „Defekt sygnalizacji” oznacza każdy techniczny defekt systemu sygnalizacji (zarówno infrastruktury, jak i taboru kolejowego), w którego wyniku nadawana informacja narzuca ograniczenia mniejsze od wymaganych.
 - 4.4. „Minięcie sygnału informującego o niebezpieczeństwie (SPAD)” oznacza sytuację, w której dowolna część pociągu kontynuuje jazdę bez zezwolenia.

Jazda bez zezwolenia oznacza minięcie:

kolorowego sygnału świetlnego sygnalizatora przytorowego lub semafora informującego o niebezpieczeństwie lub nakazu STOP, jeżeli nie funkcjonuje system automatycznego sterowania pociągiem (ATCS) bądź system ATP,

końcowego punktu zezwolenia na jazdę związanego z bezpieczeństwem, określonego w systemie ATCS lub ATP, punktu przekazanego w postaci ustnego lub pisemnego zezwolenia określonego w regulaminach,

tablic STOP (oprócz kozłów oporowych) lub sygnałów ręcznych.

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

Krajowe organy ds. bezpieczeństwa mogą osobno składać sprawozdania dotyczące czterech wymienionych wskaźników oraz obowiązkowo zgłaszają przynajmniej zagregowany wskaźnik zawierający dane dotyczące wszystkich czterech elementów.

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

Środa, 26 lutego 2014 r.

4.5. „Pęknięte koło” oznacza pęknięcie wpływające na główne elementy koła i stwarzające ryzyko wypadku (wykolejenia lub kolizji).

4.6. „Pęknięta oś” oznacza pęknięcie wpływające na główne elementy osi i stwarzające ryzyko wypadku (wykolejenia lub kolizji).

5. Wspólna metodyka obliczania skutków ekonomicznych wypadków

Agencja opracuje metodykę obliczania kosztów jednostkowych na podstawie danych zgromadzonych przed datą wejścia w życie niniejszej dyrektywy.

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

6.1. „Automatyczna ochrona pociągów (ATP)” oznacza system, który wymusza posłuszeństwo wobec sygnałów i ograniczeń prędkości poprzez nadzór nad prędkością, w tym automatyczne zatrzymanie przed sygnałem.

6.2. „Przejazd kolejowy” oznacza jednopoziomowe skrzyżowanie toru kolejowego z przejściem uznane przez zarządcę infrastruktury i otwarte do użytku publicznego lub prywatnego. Definicja nie obejmuje przejść między peronami w obrębie stacji oraz przejść po torach do wyłącznego użytku przez pracowników.

6.3. „Przejście” oznacza każdą publiczną lub prywatną drogę, ulicę lub drogę szybkiego ruchu, w tym chodniki i ścieżki rowerowe, lub inną trasę przeznaczoną dla ruchu ludzi, zwierząt, pojazdów lub maszyn.

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

Zabezpieczenie przy użyciu urządzeń fizycznych:

rogatek lub półrogatek,

barierek.

Ostrzeżenie przy użyciu stałego sprzętu na przejazdach kolejowych:

widocznych urządzeń: świateł,

urządzeń dźwiękowych: dzwonków, syren, klaksonów itp.,

urządzeń fizycznych, takich jak wibracje wywołane spowalnicznymi na drodze.

Przejazdy kolejowe z czynnym systemem zabezpieczeń dzielą się na:

1. „przejazdy kolejowe wyposażone w automatyczny system zabezpieczeń lub ostrzegania użytkownika”, co oznacza przejazdy kolejowe, na których system zabezpieczeń lub ostrzegania uruchamiany jest przez nadjeżdżający pociąg, lub na którym działa sprzężony z systemem zabezpieczeń torów.

Takie przejazdy kolejowe dzielą się na:

(i) przejazdy z automatycznym systemem ostrzegania użytkownika;

(ii) przejazdy z automatycznym systemem zabezpieczeń użytkownika;

(iii) przejazdy z automatycznym systemem zabezpieczeń i ostrzegania użytkownika;

(iv) przejazdy z automatycznym systemem zabezpieczeń i ostrzegania użytkownika oraz systemem zabezpieczeń torów;

„sprzężony system zabezpieczeń torów” oznacza sygnał lub inny system ochrony pociągu, który pozwala na przejazd pociągu jedynie wówczas, gdy przejazd kolejowy zapewnia zabezpieczenie użytkownika i jest wolny od przeszkód; do stwierdzenia tej sytuacji służy prowadzenie nadzoru i wykrywanie przeszkód;

2. „przejazdy kolejowe wyposażone w ręczny system zabezpieczeń lub ostrzegania użytkownika”, co oznacza przejazdy kolejowe, na których system zabezpieczeń lub ostrzegania jest uruchamiany ręcznie przez pracownika kolei i na którym nie ma sprzężonego systemu zabezpieczeń torów.

Środa, 26 lutego 2014 r.

Takie przejazdy kolejowe dzielą się na:

- (v) przejazdy z ręcznym systemem ostrzegania użytkownika;
- (vi) przejazdy z ręcznym systemem zabezpieczeń użytkownika;
- (vii) przejazdy z ręcznym systemem zabezpieczeń i ostrzegania użytkownika.

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

7. Wskaźniki odnoszące się do zarządzania bezpieczeństwem

7.1. „Audyty” oznacza systematyczny, niezależny i udokumentowany proces uzyskiwania dowodów i przeprowadzania ich obiektywnej oceny w celu określenia zakresu spełnienia kryteriów audytowych.

8. Definicje podstaw wzorcowania

8.1. „Pociągokilometr” oznacza jednostkę miary odpowiadającą ruchowi pociągu na odcinku jednego kilometra. Uwzględnia się rzeczywiście przebytą odległość, o ile jest ona dostępna, w przeciwnym przypadku należy uwzględnić standardową odległość sieciową między punktem początkowym a miejscem przeznaczenia. Należy uwzględnić jedynie odcinek na terytorium kraju przedstawiającego sprawozdanie.

8.2. „Pasażerokilometr” oznacza jednostkę miary odpowiadającą przewozowi jednego pasażera koleją na odcinku jednego kilometra. Należy uwzględnić jedynie odcinek na terytorium kraju przedstawiającego sprawozdanie.

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

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

Środa, 26 lutego 2014 r.

ZAŁĄCZNIK II

CZĘŚĆ A

Uchylana dyrektywa oraz zmieniające ją akty
(o których mowa w art. 32)

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

CZĘŚĆ B

Terminy transpozycji do prawa krajowego
(o których mowa w art. 32)

Dyrektywa	Termin transpozycji
2004/49/WE	30 kwietnia 2006 r.
2008/57/WE	19 lipca 2010 r.
2008/110/WE	24 grudnia 2010 r.
2009/149/WE	18 czerwca 2010 r.

Środa, 26 lutego 2014 r.

ZAŁĄCZNIK III

TABELA KORELACJI

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

Środa, 26 lutego 2014 r.

Dyrektywa 2004/49/WE	Niniejsza dyrektywa
Artykuł 24	Artykuł 24
Artykuł 25	Artykuł 25
Artykuł 26	–
–	Artykuł 26
Artykuł 27	Artykuł 27
Artykuł 28	–
Artykuł 29	–
Artykuł 30	–
Artykuł 31	Artykuł 28
Artykuł 32	Artykuł 29
–	Artykuł 30
–	Artykuł 31
Artykuł 33	Artykuł 32
–	Artykuł 33
Artykuł 34	Artykuł 34
Artykuł 35	Artykuł 35
Załącznik I	Załącznik I
Załącznik II	–
Załącznik III	–
Załącznik IV	–
Załącznik V	–
–	Załącznik II