



Bruksela, dnia 30.1.2013  
COM(2013) 31 final

2013/0016 (COD)

Wniosek

**DYREKTYWA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY**

**w sprawie bezpieczeństwa kolei**

**(wersja przekształcona)**

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

{SWD(2013) 8 final}

{SWD(2013) 9 final}

## UZASADNIENIE

### 1. KONTEKST WNIOSKU

#### 1.1. Ostatnie zmiany unijnej polityki w dziedzinie kolei

W białej księdze pt. „Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu”, przyjętej w dniu 28 marca 2011 r., Komisja przedstawiła swoją wizję stworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego, precyzując, że cel ten wymaga utworzenia wewnętrznego rynku kolejowego, na którym europejskie przedsiębiorstwa kolejowe będą mogły świadczyć usługi bez zbędnych barier technicznych i administracyjnych.

Ponadto w konkluzjach Rady Europejskiej ze stycznia 2012 r. podkreślono znaczenie uwolnienia sprzyjającego wzrostowi gospodarczemu potencjału w pełni zintegrowanego jednolitego rynku, w tym także w odniesieniu do sektorów sieciowych<sup>1</sup>. Ponadto Komisja, w swoim komunikacie „Działanie na rzecz stabilności, wzrostu gospodarczego i zatrudnienia” przyjętym w dniu 30 maja 2012 r.<sup>2</sup>, podkreśliła znaczenie dalszego ograniczania obciążeń regulacyjnych i barier utrudniających wejście na rynek w sektorze kolejowym, przedstawiając związane z tym zalecenia dla poszczególnych państw. W tym samym duchu w dniu 6 czerwca 2012 r. Komisja przyjęła komunikat „Lepsze zarządzanie jednolitym rynkiem”, w którym również podkreśliła znaczenie sektora transportu<sup>3</sup>.

W ostatnim dziesięcioleciu na unijnym rynku przewozów kolejowych zaszły gruntowne zmiany, które stopniowo wprowadzano w oparciu o trzy ustawodawcze pakiety kolejowe (i towarzyszące im akty), mające na celu otwarcie rynków krajowych oraz zwiększenie konkurencyjności i interoperacyjności kolei na poziomie UE przy zachowaniu wysokiego poziomu bezpieczeństwa. Jednak mimo tego znacznego rozszerzenia unijnego prawodawstwa ustanawiającego wewnętrzny rynek usług transportu kolejowego, udział przewozów kolejowych w wewnątrzunijnym transporcie jest nadal skromny. W związku z powyższym Komisja postanowiła przedstawić czwarty pakiet kolejowy w celu podniesienia jakości i wydajności usług transportu kolejowego poprzez wyeliminowanie wciąż istniejących barier rynkowych. Niniejsza dyrektywa stanowi element czwartego pakietu kolejowego i koncentruje się na znoszeniu nadal istniejących barier administracyjnych i technicznych, w szczególności poprzez ustanowienie wspólnego podejścia do zasad bezpieczeństwa i interoperacyjności w celu zwiększenia korzyści skali dla przedsiębiorstw kolejowych w całej UE, a także poprzez zmniejszenie kosztów administracyjnych i przyspieszenie procedur administracyjnych oraz zapobieganie ukrytej dyskryminacji.

#### 1.2. Ramy prawne bezpieczeństwa kolei

W celu kontynuacji wysiłków zmierzających do utworzenia jednolitego rynku usług transportu kolejowego niezbędne jest ustanowienie wspólnych ram regulacyjnych dotyczących bezpieczeństwa kolei. Do tej pory państwa członkowskie tworzyły swoje przepisy i normy bezpieczeństwa, mając głównie na uwadze kontekst krajowy i w oparciu o krajowe koncepcje techniczno-operacyjne. Równocześnie różnice w zasadach, podejściu i kulturze utrudniały przełamanie barier technicznych i stworzenie podstaw dla międzynarodowej działalności transportowej.

---

<sup>1</sup> [http://www.consilium.europa.eu/uedocs/cms\\_data/docs/pressdata/en/ec/127599.pdf](http://www.consilium.europa.eu/uedocs/cms_data/docs/pressdata/en/ec/127599.pdf)

<sup>2</sup> COM(2012) 299 final.

<sup>3</sup> COM(2012) 259 final.

Dyrektywa 91/440/EWG, dyrektywa Rady 95/18/WE z dnia 19 czerwca 1995 r. w sprawie wydawania licencji przedsiębiorstwom kolejowym<sup>4</sup> i dyrektywa 2001/14/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 26 lutego 2001 r. w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej oraz przyznawanie świadectw bezpieczeństwa<sup>5</sup> stanowiły pierwsze kroki w kierunku uregulowania europejskiego rynku transportu kolejowego poprzez otwarcie rynku międzynarodowych usług w zakresie towarowego transportu kolejowego. Niemniej przepisy dotyczące bezpieczeństwa okazały się niewystarczające, a różnice w wymaganiach dotyczących bezpieczeństwa między państwami członkowskimi uniemożliwiają optymalne funkcjonowanie transportu kolejowego w UE.

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<sup>6</sup> znacząco przyczyniła się do ustanowienia wspólnych ram regulacyjnych bezpieczeństwa kolei. Dyrektywa ta ustanowiła ramy harmonizacji treści przepisów w zakresie bezpieczeństwa, certyfikacji przedsiębiorstw kolejowych w zakresie bezpieczeństwa, zadań i roli organów ds. bezpieczeństwa oraz prowadzenia dochodzeń w sprawie wypadków, tak aby zniechęcić państwa członkowskie do dalszych prac nad ustanawianiem własnych przepisów i norm bezpieczeństwa w kontekście krajowym i w oparciu o krajowe koncepcje techniczno-operacyjne.

### **1.3. Dlaczego należy zmienić dyrektywę 2004/49/WE?**

Artykuł 10 ust. 7 dyrektywy 2004/49/WE stanowi, że: „najpóźniej do dnia 30 kwietnia 2009 r. Agencja oceni postęp w certyfikacji w zakresie bezpieczeństwa i złoży Komisji raport, wraz z rekomendacjami dotyczącymi strategii zmierzającej do przejścia do jednego certyfikatu bezpieczeństwa dla całej Wspólnoty”, który zastąpi obecny dwuczęściowy system (część A i B). Celem długoterminowym zawsze było opracowanie i wdrożenie jednolitego unijnego certyfikatu bezpieczeństwa. Kwestią otwartą nigdy nie było samo wprowadzenie certyfikatu, lecz tylko jego termin.

W swym okresowym sprawozdaniu z 2009 r. Europejska Agencja Kolejowa, dalej zwana „Agencją”, wyjaśniła, że jest jeszcze za wcześnie, by przedstawić zalecenie, oraz że przeprowadzenie rzeczowej debaty wymaga zgromadzenia większej ilości informacji. W lipcu 2012 r. Agencja przedłożyła sprawozdanie z zaleceniem zawierającym propozycję strategii przejścia na jednolity certyfikat bezpieczeństwa<sup>7</sup>.

Zgodnie z zaleceniem Agencji Komisja uważa, że obecne ramy regulacyjne są w wystarczającym stopniu dopracowane, by umożliwić stopniowe przejście na jednolity unijny certyfikat bezpieczeństwa. W związku z tym celem należy dokonać przeglądu roli krajowych organów ds. bezpieczeństwa i nowego podziału obowiązków między nimi a Agencją.

Zmiana dyrektywy w sprawie bezpieczeństwa kolei jest także okazją do dostosowania tekstu z uwzględnieniem rozwoju rynku kolejowego, na którym pojawiły się nowe branżowe podmioty i jednostki. Wnioski wyciągnięte z poważnych wypadków kolejowych wskazują, że

<sup>4</sup> Dz.U. L 143 z 27.6.1995, s. 70.

<sup>5</sup> Dz.U. L 75 z 15.3.2001, s. 29.

<sup>6</sup> Dz.U. L 164 z 30.4.2004, s. 44.

<sup>7</sup> Recommendation on the migration to a single EU safety certificate (Zalecenie w sprawie przejścia na jednolity unijny certyfikat bezpieczeństwa), ERA/REC/10/2011, z 3.7.2012 r.

właśnie tym podmiotom można przyznać istotne kompetencje w zakresie bezpieczeństwa. W przeszłości pionowo zintegrowane przedsiębiorstwa kolejowe były w stanie kontrolować wewnętrznie jakość wszystkich procesów, takich jak utrzymanie taboru kolejowego czy operacje załadunku. Obecna tendencja zlecania części zadań lub usług do realizacji poza jednostką prowadzi do pojawiania się nowych podmiotów poddawanych coraz większej presji gospodarczej i finansowej, przy jednoczesnym ograniczeniu kontroli wewnętrznej. Może to mieć wpływ na bezpieczeństwo, o ile – w formie ustaleń umownych lub innej – nie zostaną ustanowione nowe sposoby monitorowania, których celem będzie zapewnienie należytego wdrożenia środków kontroli ryzyka przez wszystkie zaangażowane podmioty.

Innym ważnym powodem do zmiany tekstu są przepisy krajowe dotyczące problemów bezpieczeństwa. Niniejszy wniosek uwzględnia ustalenia grupy zadaniowej powołanej w związku z tą kwestią.

Inne zmiany w tekście są związane z:

- doprecyzowaniem obowiązujących przepisów i wprowadzeniem nowych definicji w celu poprawy spójności z podobnymi przepisami dyrektywy XX w sprawie interoperacyjności systemu kolei w Unii Europejskiej (zwanej dalej „dyrektywą w sprawie interoperacyjności”);
- aktualizacją przepisów związaną z rozwojem ram prawnych: przepisy dotyczące przepisów krajowych, jak również odesłania do procedury komitetowej i aktów delegowanych;
- zmianami redakcyjnymi: konsolidacja poprzednich zmian w tekście dyrektywy, zmiana numeracji artykułów i załączników, usunięcie nieaktualnych przepisów oraz odniesienia do innych części składowych czwartego pakietu kolejowego.

## **2. WYNIKI KONSULTACJI Z ZAINTERESOWANYMI STRONAMI ORAZ OCENY SKUTKÓW**

DG MOVE przygotowała ocenę skutków na poparcie wniosków ustawodawczych mających na celu poprawę wydajności i konkurencyjności jednolitego europejskiego obszaru kolejowego w dziedzinie interoperacyjności i bezpieczeństwa.

W czerwcu 2011 r. utworzono grupę sterującą ds. oceny skutków. Do uczestnictwa w pracach tej grupy zaproszono wszystkie dyrekcje generalne, niemniej poruszana problematyka w największym stopniu dotyczyła następujących dyrekcji generalnych: ENTR, EMPL, SG, SJ, HR, RTD, BUDG, REGIO, ENER i ELARG.

Służby Komisji prowadziły regularne rozmowy z przedstawicielami branży, poświęcone rozwojowi sytuacji w obrębie jednolitego europejskiego obszaru kolejowego. W latach 2010–2011 przeprowadzono również ocenę *ex post* rozporządzenia 881/2004 ustanawiającego Europejską Agencję Kolejową.

W celu wsparcia Komisji w przeprowadzeniu oceny skutków zewnętrznemu konsultantowi powierzono zadanie przygotowania badania wspierającego ocenę skutków oraz przeprowadzenia ukierunkowanych konsultacji z zainteresowanymi stronami.

Ukierunkowane konsultacje z zainteresowanymi stronami w formie kwestionariusza internetowego rozpoczęto w dniu 18 listopada 2011 r. i zakończono w dniu 30 grudnia 2011 r. Następnie przeprowadzono rozmowy z najważniejszymi zainteresowanymi stronami, a w lutym 2012 r. zorganizowano warsztaty z udziałem przedstawicieli zainteresowanych stron.

Ze względu na techniczny charakter inicjatywy nie przeprowadzono konsultacji społecznych. Komisja dopilnowała jednak, aby wszystkie zainteresowane strony objęto konsultacjami w

odpowiednim czasie oraz by w dyskusjach poruszono wszystkie kluczowe aspekty niniejszej inicjatywy.

Dalsze informacje na temat oceny skutków oraz wyniki konsultacji z zainteresowanymi stronami znajdują się w sprawozdaniu z oceny skutków<sup>8</sup>.

### **3. ASPEKTY PRAWNE WNIOSKU**

Niniejsza sekcja zawiera szczegółowe uwagi i wyjaśnienia dotyczące znaczących zmian w tekście dyrektywy. Zmiany redakcyjne ani oczywiste poprawki nie są omówione.

#### **ROZDZIAŁ I**

Artykuł 1: brak uwag.

Artykuł 2: dostosowanie zakresu w celu zachowania spójności z dyrektywą w sprawie interoperacyjności.

Artykuł 3: nowe definicje i kilka zmian w celu poprawy spójności z podobnymi definicjami stosowanymi w dyrektywie w sprawie interoperacyjności.

#### **ROZDZIAŁ II**

Artykuł 4: wyjaśnienia odnośnie do roli i zakresu odpowiedzialności podmiotów sektora kolejowego uwzględniające niedawne zmiany sytuacji rynkowej i obowiązujących ram prawnych.

Artykuły 5, 6 i 7: aktualizacje wynikające ze zmian ram prawnych.

Artykuł 8: dostosowanie przepisów dotyczących przepisów krajowych w celu uwzględnienia zmian ram prawnych (przyjęcia TSI) oraz dostosowanie do dyrektywy w sprawie interoperacyjności.

Artykuł 9: brak uwag.

#### **ROZDZIAŁ III**

Artykuł 10: wprowadzenie systemu jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa dla przedsiębiorstw kolejowych, zastępującego dotychczas obowiązujący system certyfikatu bezpieczeństwa obejmujący dwie części, tj. część A i część B.

Artykuł 11: Dawny art. 11 dostosowany do procesu przejścia na system jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa z uwzględnieniem nowej roli Agencji.

Artykuł 12: dawny art. 11 bez znaczących zmian.

Artykuł 13: brak uwag.

Artykuły 14 i 15: zmiana numeracji i aktualizacja dawnego art. 14a.

Dawny art. 15: nieaktualny.

#### **ROZDZIAŁ IV**

Artykuły 16–18: zmiany uwzględniające nową rolę krajowych organów ds. bezpieczeństwa w procesie przejścia na jednolity certyfikat bezpieczeństwa i nowy podział obowiązków między organami krajowymi a Agencją.

#### **ROZDZIAŁ V**

---

<sup>8</sup> Dokument roboczy służb Komisji towarzyszący wnioskowi ustawodawczemu mającym na celu usunięcie pozostałych przeszkód administracyjnych i technicznych w obszarze interoperacyjności i bezpieczeństwa na rynku kolejowym UE.

Artykuł 19: brak uwag.

Artykuł 20: doprecyzowanie służące podkreśleniu znaczenia współpracy między krajowym organem dochodzeniowym a organami wymiaru sprawiedliwości przy dochodzeniach wszczętych w następstwie wypadków.

Artykuły 21–25: brak uwag.

## ROZDZIAŁ VI

Artykuł 26: nowy przepis dotyczący aktów delegowanych, uwzględniający wejście w życie Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej.

Artykuł 27: zmiana procedury komitetowej, uwzględniająca wejście w życie Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej.

Artykuł 28: zaktualizowana wersja dawnego art. 31.

Artykuł 29: dawny art. 32 bez uwag.

Dawny art. 26: nieaktualny.

Dawne art. 29 i 30 dyrektywy 2004/49/WE dotyczą odpowiednio zmian do dyrektyw 95/18/WE i 2001/14/WE. Staną się one nieaktualne z wejściem w życie przekształcenia pierwszego pakietu kolejowego uchylającego obie wymienione dyrektywy.

Artykuł 30: przepisy przejściowe.

Artykuł 31: nowy artykuł dotyczący roli opinii i zaleceń Agencji.

Artykuł 32: dawny art. 33 z wyjaśnieniami dotyczącymi transpozycji.

Artykuł 33: uchylenie przekształconej dyrektywy 2004/49/WE.

Artykuł 34: dawny art. 34 dotyczący wejścia w życie, zmieniony.

Artykuł 35: dawny art. 35 dotyczący adresatów, zmieniony.

ZAŁĄCZNIK I: dawny ZAŁĄCZNIK I z pewnymi zmianami.

Dawny ZAŁĄCZNIK II: nieaktualny w związku z dostosowaniem przepisów krajowych.

Dawny ZAŁĄCZNIK III: nieaktualny w związku z wprowadzeniem aktu wykonawczego.

Dawny ZAŁĄCZNIK IV: nieaktualny w związku z wprowadzeniem systemu jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa UE.

Dawny ZAŁĄCZNIK V: nieaktualny w związku z wprowadzeniem aktu wykonawczego.

Nowy ZAŁĄCZNIK II: tabela korelacji.

---

↓ Sprostowanie, Dz.U. L 220, z 21.6.2004, s. 16 (dostosowany)
--

2013/0016 (COD)

Wniosek

**DYREKTYWA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY**

**w sprawie bezpieczeństwa kolei**

**(wersja przekształcona)**

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat ~~o~~ o funkcjonowaniu Unii Europejskiej ~~ustanawiający Wspólnotę Europejską~~, w szczególności jego art. ~~74~~ ~~o~~ 91 ~~o~~ ust. 1,

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej<sup>1</sup>,

po przekazaniu projektu aktu ustawodawczego parlamentom narodowym,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego<sup>2</sup>,

uwzględniając opinię Komitetu Regionów<sup>3</sup>,

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą,

a także mając na uwadze, co następuje:

↓ Sprostowanie, Dz.U. L 220, z 21.6.2004, s. 16 motyw 1 (dostosowany)

~~W celu kontynuacji wysiłków zmierzających do utworzenia jednego rynku kolejowych usług transportowych, zainicjowanych dyrektywą Rady 91/440/EWG z dnia 29 lipca 1991 r. w sprawie rozwoju kolei wspólnotowych<sup>4</sup> niezbędne jest ustanowienie wspólnych ram regulacyjnych dla bezpieczeństwa kolei. Państwa Członkowskie stworzyły do tej pory swoje własne przepisy i standardy bezpieczeństwa, głównie dla linii krajowych, w oparciu o krajowe koncepcje techniczno-operacyjne. Równocześnie różnice w zasadach, podejściu i kulturze utrudniały przełamanie barier technicznych i stworzenie podstaw dla międzynarodowej działalności transportowej.~~

↓ nowy

(1) Dyrektywa 2004/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie bezpieczeństwa kolei wspólnotowych oraz zmieniająca dyrektywę Rady 95/18/WE w sprawie przyznawania licencji przedsiębiorstwom kolejowym, oraz dyrektywę 2001/14/WE w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej oraz certyfikację w zakresie bezpieczeństwa<sup>5</sup> została znacząco zmieniona. Ze względu na konieczność dalszych zmian, dla zachowania przejrzystości, dyrektywę tę należy przekształcić.

<sup>1</sup> Dz.U. C [...] z [...], s [...].

<sup>2</sup> Dz.U. C [...] z [...], s [...].

<sup>3</sup> Dz.U. C [...] z [...], s [...].

<sup>4</sup> ~~Dz.U. L 237 z 24.8.1991, s. 25. Dyrektywa zmieniona dyrektywą 2001/12/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz.U. L 75 z 15.3.2001, str. 1).~~

<sup>5</sup> Dz.U. L 164 z 30.4.2004, s. 44.

↓ Sprostowanie, Dz.U. L 220, z 21.6.2004, s. 16 motyw 2 (dostosowany)

~~Dyrektywa 91/440/EWG, dyrektywa Rady 95/18/WE z 19 lipca 1995 r w sprawie przyznawania licencji przedsiębiorstwom kolejowym<sup>6</sup> i dyrektywa 2001/14/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 26 lutego 2001 r. w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej oraz certyfikacji w zakresie bezpieczeństwa<sup>7</sup> stanowią pierwszy krok w kierunku uregulowania europejskiego rynku transportu kolejowego poprzez jego otwarcie dla międzynarodowych przewozów towarów koleją. Jednakże prawne regulacje w sprawie bezpieczeństwa okazały się niewystarczające i pozostały różnice w wymaganiach dotyczących bezpieczeństwa, co wpływa na optymalne funkcjonowanie transportu kolejowego we Wspólnocie. Jest szczególnie ważne, aby zharmonizować prawne regulacje w sprawie bezpieczeństwa, certyfikację w zakresie bezpieczeństwa przewoźników kolejowych, zadania i role władz do spraw bezpieczeństwa i badanie wypadków.~~

↓ nowy

(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 jednolitego rynku usług transportu kolejowego wymaga jednak dogłębnej zmiany tej dyrektywy.

↓ Sprostowanie, Dz.U. L 220, z 21.6.2004, s. 16 motyw 3 (dostosowany)

~~Metro, tramwaje i inne lekkie systemy transportu szynowego w wielu Państwach Członkowskich podlegają przepisom krajowym lub regionalnym i są nadzorowane przez władze krajowe lub regionalne, i nie są objęte wymaganiami Wspólnoty dotyczącymi interoperacyjności czy licencjonowania. Ponadto tramwaje są też często przedmiotem prawodawstwa dotyczącego bezpieczeństwa w transporcie drogowym i w związku z tym nie mogą być w pełni ujęte w przepisach dotyczących bezpieczeństwa kolei. Z powyższych powodów oraz zgodnie z zasadą subsydiarności ustanowioną w art. 5 Traktatu, Państwom Członkowskim powinno się umożliwić wyłączenie takich systemów z zakresu niniejszej dyrektywy.~~

↓ nowy

(3) W wielu państwach członkowskich metro, tramwaje i inne systemy kolei lekkiej podlegają lokalnym lub regionalnym przepisom w zakresie bezpieczeństwa, są często

<sup>6</sup> ~~Dz.U. L 143 z 27.6.1995, s. 70. Dyrektywa zmieniona dyrektywą 2001/13/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz.U. L 75 z 15.3.2001, s. 26).~~

<sup>7</sup> ~~Dz.U. L 75 z 15.3.2001, s. 29. Dyrektywa zmieniona decyzją Komisji 2002/844/WE (Dz.U. L 289 z 26.10.2002, s. 30).~~

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.

↓ Sprostowanie, Dz.U. L 220, z 21.6.2004, s. 16 motyw 4 (dostosowany)

~~Poziom bezpieczeństwa w systemie kolei wspólnotowej jest ogólnie wysoki, zwłaszcza w porównaniu z transportem drogowym. Ważne jest zachowanie tego poziomu bezpieczeństwa podczas obecnej fazy restrukturyzacji, podczas której nastąpi rozdzielanie funkcji pełnionych do tej pory przez zintegrowane firmy kolejowe, i dalsze przesunięcie sektora kolei od samoregulacji do regulacji publicznej. Bezpieczeństwo powinno być doskonałe wraz z rozwojem techniczno-naukowym, tam gdzie to jest uzasadnione praktycznie, przy uwzględnieniu międzygłazowej konkurencyjności transportu kolejowego.~~

↓ nowy

(4) Poziom bezpieczeństwa w systemie kolei Unii jest ogólnie wysoki, zwłaszcza w porównaniu z transportem drogowym. W miarę możliwości należy nadal poprawiać poziom bezpieczeństwa w oparciu o postęp techniczny i naukowy oraz przy uwzględnieniu oczekiwanego wzrostu konkurencyjności transportu kolejowego.

↓ Sprostowanie, Dz.U. L 220, z 21.6.2004, s. 16 (dostosowany)

(5) ~~Wszyscy operatorzy~~ ☒ Najważniejsze podmioty ☒ ~~systemów kolejowych,~~ zarządcy infrastruktury i ~~przewoźnicy kolejowi~~ ☒ przedsiębiorstwa kolejowe ☒, powinni ponosić pełną odpowiedzialność za bezpieczeństwo systemu, każdy w swoim zakresie. We właściwych przypadkach operatorzy powinni współpracować przy wprowadzaniu środków ☒ kontroli ☒ ~~nadzeru~~ ryzyka. Państwa członkowskie powinny dokonać jasnego rozróżnienia między odpowiedzialnością bezpośrednią za bezpieczeństwo a zadaniem ☒ krajowego ☒ ~~władzy~~ ☒ organu ds. ☒ bezpieczeństwa ☒, polegającym na stworzeniu ☒ ~~dostarczenia~~ krajowych ram regulacyjnych i ~~nadzorowaniu~~ działalności ☒ wszystkich ☒ operatorów.

↓ Sprostowanie, Dz.U. L 220, z 21.6.2004, s. 16 motyw 6 (dostosowany)

~~Odpowiedzialność zarządców infrastruktury i przewoźników kolejowych za działanie systemu kolejowego nie wyklucza innych aktorów, takich jak producenci, podmioty prowadzące utrzymanie, właściciele wagonów, usługodawcy i podmioty realizujące zakupy przedsiębiorstwa biorą na siebie odpowiedzialność za swoje produkty czy usługi zgodnie z postanowieniami dyrektywy Rady 96/48/WE z dnia 23 lipca 1996 r. w sprawie~~

~~interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości<sup>8</sup> oraz dyrektywy 2001/16/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 19 marca 2001 r. w sprawie interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych<sup>9</sup> czy innymi podobnymi aktami Wspólnoty.~~

↓ nowy

(6) Odpowiedzialność zarządców infrastruktury i przedsiębiorstw kolejowych za funkcjonowanie systemu kolei nie wyklucza ponoszenia przez inne podmioty, takie jak producenci, przewoźnicy podwykonawcy, nadawcy, napelniający, załadowcy, podmioty odpowiedzialne za utrzymanie, dostawcy usług utrzymania, posiadacze wagonów, dostawcy usług i podmioty zamawiające, odpowiedzialności za ich produkty lub usługi. W celu uniknięcia ryzyka, że ich obowiązki te nie są należycie wypełniane, każdemu podmiotowi należy odpowiednio powierzyć odpowiedzialność w jego obszarze działalności. Każdy podmiot systemu kolei powinien być odpowiedzialny wobec pozostałych podmiotów za kompletne i rzetelne przekazywanie wszystkich informacji, które mają znaczenie dla sprawdzenia, czy pojazdy nadają się do eksploatacji. Odnosi się to w szczególności do informacji na temat statusu i historii pojazdu, jego dokumentacji utrzymania, identyfikowalności operacji załadunku oraz listów przewozowych.

↓ Sprostowanie, Dz.U. L 220, z 21.6.2004, s. 16 motyw 7 (dostosowany)

~~Wymagania w zakresie bezpieczeństwa dla podsystemów w transeuropejskich sieciach kolejowych zostały ustanowione dyrektywą Rady 96/48/WE i dyrektywą 2001/16/WE. Dyrektywy te nie określają jednak wspólnych wymagań na poziomie systemu i nie zajmują się szczegółowo regulacją, zarządzaniem i nadzorem bezpieczeństwa. Po określeniu minimalnego poziomu wymagań w zakresie bezpieczeństwa dla podsystemów w technicznych specyfikacjach interoperacyjności (TSI) ustalenie założeń w zakresie bezpieczeństwa również na poziomie systemu będzie coraz ważniejsze.~~

↓ nowy

(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.

<sup>8</sup> Dz.U. L 235 z 17.9.1996, s. 6.

<sup>9</sup> Dz.U. L 110 z 20.4.2001, s. 1.

---

↓ Sprostowanie, Dz.U. L 220, z 21.6.2004, s. 16 motyw 8 (dostosowany)

~~Należy stopniowo wprowadzać wspólne wymagania bezpieczeństwa (CST) i wspólne metody oceny bezpieczeństwa (CSM), aby zapewnić, że wysoki poziom bezpieczeństwa został zachowany lub podniesiony — wtedy i gdzie to jest niezbędne i uzasadnione praktycznie. Wprowadzenie CST i CSM powinno dostarczyć narzędzi oceny poziomu bezpieczeństwa i działalności operatorów zarówno na szczeblu Państw Członkowskich, jak i Wspólnoty.~~

---

↓ nowy

(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.

---

↓ Sprostowanie, Dz.U. L 220, z 21.6.2004, s. 16 motyw 9 (dostosowany)

~~Informacje o bezpieczeństwie systemu kolejowego są niewystarczające i generalnie niedostępne publicznie. Należy więc ustanowić wspólne wskaźniki bezpieczeństwa (CSI) dla oceny, czy system jest zgodny z CST i umożliwienia monitorowania zachowania bezpieczeństwa. Ażkolwiek krajowe definicje odnoszące się do CSI mogą być stosowane podczas okresu przejściowego, to należytą uwagę powinno się poświęcić zakresowi wspólnych definicji CSI po opracowaniu projektu pierwszego pakietu CST.~~

---

↓ nowy

(9) Przepisy krajowe, często oparte na krajowych normach technicznych, zastąpiono stopniowo 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 na bieżąco aktualizować swoje systemy przepisów krajowych, uchylać nieaktualne przepisy i informować o tym Komisję oraz Agencję.

---

↓ Sprostowanie, Dz.U. L 220, z 21.6.2004, s. 16 motyw 10 (dostosowany)

~~Krajowe przepisy bezpieczeństwa, często oparte na krajowych standardach technicznych, powinny być stopniowo zastępowane przepisami utworzonymi w oparciu o wspólne standardy, ustanowione przez TSI. Wprowadzenie nowych, specyficznych krajowych~~

~~przepisów, nieopierających się na standardach wspólnotowych, powinno być ograniczone do minimum. Nowe przepisy krajowe powinny być zgodne z prawodawstwem Wspólnoty i być środkiem ułatwiającym upowszechnienie wspólnego podejścia do bezpieczeństwa kolei. Powinny być przeprowadzone konsultacje ze wszystkimi zainteresowanymi stronami, zanim Państwo Członkowskie przyjmie krajowe przepisy bezpieczeństwa, które wymagają wyższego poziomu bezpieczeństwa niż CST. W takim przypadku nowe projekty przepisów powinny zostać przedłożone do oceny Komisji, która powinna podjąć decyzję w przedmiocie zgodności projektu z prawem wspólnotowym oraz czy nie stanowi on środka służącego nieuzasadnionej dyskryminacji lub zawołowanych ograniczeń odnośnie do działalności transportu kolejowego między Państwami Członkowskimi.~~

---

↓ nowy

(10) Wobec stopniowego podejścia do usuwania przeszkód dla interoperacyjności systemu kolei oraz niezbędnego w związku z tym czasu na przyjęcie TSI należy podjąć kroki celem uniknięcia sytuacji, w której państwa członkowskie przyjmowałyby nowe przepisy krajowe lub realizowały projekty zwiększające heterogeniczność obecnego systemu. System zarządzania bezpieczeństwem uznano za skuteczne narzędzie zapobiegania wypadkom, a 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.

---

↓ Sprostowanie, Dz.U. L 220, z 21.6.2004, s. 16 motyw 11 (dostosowany)

~~Bieżąca sytuacja, w której krajowe przepisy dotyczące bezpieczeństwa nadal mają znaczenie, powinna być uznana za stan przejściowy, prowadzący do sytuacji, w której zostaną zastosowane przepisy europejskie.~~

---

↓ nowy

(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.

---

↓ Sprostowanie, Dz.U. L 220, z 21.6.2004, s. 16 motyw 12 (dostosowany)

~~Opracowanie CST, CSM i CSI, jak też potrzeba ułatwienia procesu osiągnięcia wspólnego podejścia do bezpieczeństwa kolei wymaga wsparcia technicznego na szczeblu wspólnotowym. Europejska Agencja Kolejowa powołana do życia rozporządzeniem (WE) nr~~

~~881/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady<sup>10</sup> została ustanowiona, aby opracowywać zalecenia dotyczące CST, CSM i CSI oraz narzędzi dalszej harmonizacji oraz aby monitorować rozwój bezpieczeństwa kolei we Wspólnocie.~~

↓ nowy

(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. W odniesieniu do międzynarodowych usług transportowych powinno wystarczać jednorazowe zatwierdzenie systemu zarządzania bezpieczeństwem na poziomie Unii.

↓ Sprostowanie, Dz.U. L 220, z 21.6.2004, s. 16 motyw 13 (dostosowany)

~~Realizując swój zakres obowiązków i odpowiedzialności zarządcy infrastruktury i przewoźnicy kolejowi powinni wdrażać system zarządzania bezpieczeństwem spełniający wymagania Wspólnoty i zawierający wspólne elementy. Informacje o bezpieczeństwie i wdrożeniu systemu zarządzania bezpieczeństwem powinny być składane władzy bezpieczeństwa we właściwym Państwie Członkowskim.~~

↓ nowy

(13) W oparciu o dyrektywę 2004/49/WE ustanowiono ujednolicone metody w zakresie monitorowania, oceny zgodności, nadzoru oraz wyceny i oceny ryzyka, które mają zastosowanie do przedsiębiorstw kolejowych oraz krajowych organów ds. bezpieczeństwa. Te ramy regulacyjne są wystarczająco dopracowane, aby stopniowo wprowadzić jednolity certyfikat bezpieczeństwa, ważny w całej Unii. Dzięki ograniczeniu obciążeń administracyjnych dla przedsiębiorstw kolejowych, przejście na jednolity certyfikat bezpieczeństwa powinno sprawić, że system kolei będzie skuteczniejszy i wydajniejszy.

↓ Sprostowanie, Dz.U. L 220, z 21.6.2004, s. 16 motyw 14 (dostosowany)

~~System zarządzania bezpieczeństwem powinien uwzględniać fakt, że postanowienia dyrektywy 89/391/WE z dnia 12 czerwca 1989 r. w sprawie wprowadzenia środków w celu poprawy bezpieczeństwa i zdrowia pracowników w miejscu pracy<sup>11</sup> i odnośnych, osobnych dyrektyw mają pełne zastosowanie w ochronie zdrowia i bezpieczeństwa pracowników branży transportu kolejowego. System zarządzania bezpieczeństwem powinien także brać pod~~

<sup>10</sup> Zob. s. 3 wymienionego Dziennika Urzędowego.

<sup>11</sup> Dz.U. L 183 z 29.6.1989, s. 1.

~~uwagę dyrektywę Rady 96/49/WE z dnia 23 lipca 1996 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich w odniesieniu do kolejowego transportu towarów niebezpiecznych<sup>12</sup>.~~

↓ nowy

(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.

↓ Sprostowanie, Dz.U. L 220, z 21.6.2004, s. 16 motyw 15 (dostosowany)

~~Aby zapewnić wysoki poziom bezpieczeństwa kolei i równe warunki dla wszystkich przewoźników kolejowych, powinni oni podlegać tym samym wymaganiom. Certyfikat bezpieczeństwa powinien być potwierdzeniem przyjęcia przez przewoźnika kolejowego systemu zarządzania bezpieczeństwem i zdolności przewoźnika do spełnienia wymagań właściwych standardów i przepisów bezpieczeństwa. Dla usług w transporcie międzynarodowym powinno być wystarczające zatwierdzenie systemu zarządzania bezpieczeństwem w jednym Państwie Członkowskim, dające ważność w całej Wspólnocie. Z drugiej strony zgodność z przepisami krajowymi powinna podlegać dodatkowej certyfikacji w każdym z Państw Członkowskich. Ustanowienie wspólnego certyfikatu bezpieczeństwa, ważnego w całej Wspólnocie, pozostaje zadaniem docelowym.~~

↓ nowy

(15) Zarządca infrastruktury powinien ponosić zasadniczą odpowiedzialność za bezpieczne zaprojektowanie oraz bezpieczne utrzymanie i eksploatację 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.

↓ Sprostowanie, Dz.U. L 220, z 21.6.2004, s. 16 motyw 16 (dostosowany)

~~Oprócz wymagań bezpieczeństwa ustalonych w certyfikacie bezpieczeństwa, licencjonowani przewoźnicy kolejowi muszą spełniać krajowe wymagania, zgodne z prawem wspólnotowym i stosowane bez dyskryminacji odnoszącej się do zdrowia, bezpieczeństwa i warunków społecznych, w tym także z uwzględnieniem przepisów dotyczących czasu jazdy, praw pracowników i konsumentów, jak stanowią art. 6 i 12 dyrektywy 95/18/WE.~~

<sup>12</sup> Dz.U. L 235 z 17.9.1996, s. 25. Dyrektywa zmieniona dyrektywą Komisji 2003/29/WE (Dz.U. L 90 z 8.4.2003, s. 47).

↓ nowy

(16) Certyfikacja personelu kolejowego stanowi często 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.

↓ Sprostowanie, Dz.U. L 220, z 21.6.2004, s. 16 motyw 17 (dostosowany)

~~Każdy zarządca infrastruktury ponosi zasadniczą odpowiedzialność za projekt uwzględniający bezpieczeństwo oraz za bezpieczne utrzymanie i eksploatację własnej sieci kolejowej. Analogicznie do certyfikacji w zakresie bezpieczeństwa przewoźników kolejowych zarządca infrastruktury powinien być poddany autoryzacji w zakresie bezpieczeństwa przez władzę bezpieczeństwa, odnośnie do jego systemu zarządzania bezpieczeństwem oraz innych przepisów dla spełnienia wymagań dotyczących bezpieczeństwa.~~

↓ nowy

(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.

↓ Sprostowanie, Dz.U. L 220, z 21.6.2004, s. 16 motyw 18 (dostosowany)

~~Państwa Członkowskie powinny podejmować wysiłki, aby wspomagać ubiegających się o wejście na rynek w charakterze przewoźnika kolejowego. Powinny one zwłaszcza zapewnić informacje i działać przejrzystość w sprawach wniosków dotyczących certyfikacji w zakresie bezpieczeństwa. Dla przewoźników kolejowych obsługujących transport międzynarodowy ważne jest, aby procedury w różnych Państwach Członkowskich były podobne. Pomimo że certyfikaty bezpieczeństwa będą w dającej się przewidzieć przyszłości zawierać część krajową, powinno być jednak możliwe zharmonizowanie ich wspólnych części i ułatwienie opracowania wspólnego wzoru.~~

↓ nowy

(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 podmiotów zamawiających. Powinny one wykonywać swoje zadania w sposób przejrzysty i niedyskryminujący, współpracować z Agencją w celu stworzenia jednolitego obszaru kolejowego i wzajemnie koordynować swe kryteria podejmowania decyzji. 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.

↓ Sprostowanie, Dz.U. L 220, z 21.6.2004, s. 16 motyw 19 (dostosowany)

~~Certyfikacja personelu kolejowego i dopuszczenie do eksploatacji użytkowanego taboru kolejowego w różnych krajowych sieciach są czasem barierami nie do przewyciężenia dla nowych operatorów. Państwa Członkowskie powinny zapewnić, aby szkolenia i certyfikacja personelu kolejowego, niezbędne do spełnienia krajowych wymogów, były dostępne dla przewoźników kolejowych ubiegających się o przyznanie certyfikatu bezpieczeństwa. Należy ustanowić wspólną procedurę dopuszczania do eksploatacji użytkowanego taboru kolejowego.~~

↓ nowy

(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.

↓ Sprostowanie, Dz.U. L 220, z 21.6.2004, s. 16 motyw 20 (dostosowany)

~~Czas jazdy i odpoczynku maszynistów i personelu kolejowego i personelu wykonującego zadania związane z bezpieczeństwem mają duży wpływ na poziom bezpieczeństwa sieci kolejowej. Aspekty te, których dotyczą regulacje w art. 137-139 Traktatu, są obecnie przedmiotem negocjacji między partnerami społecznymi w ramach Komitetu Dialogu Sektorowego ustanowionego decyzją Komisji 98/500/WE<sup>12</sup>.~~

<sup>13</sup> Decyzja Komisji 98/500/EC z dnia 20 maja 1998 r. w sprawie ustanowienia Komitetów Dialogu Sektorowego promujących dialog między partnerami społecznymi na szczeblu europejskim (Dz.U. L 225 z 12.8.1998, s. 27).

---

↓ Sprostowanie, Dz.U. L 220, z 21.6.2004, s. 16 motyw 21 (dostosowany)

~~Rozwój bezpieczeństwa kolei wspólnotowych wymaga ustanowienia zharmonizowanych warunków wydawania odpowiednich licencji dla maszynistów i towarzyszącego personelu pokładowego wykonującego zadania związane z bezpieczeństwem — dla których Komisja ogłosiła zamiar wprowadzenia w najbliższym czasie dalszych uregulowań. Kwalifikacje dla pozostałego personelu związanego z wypełnianiem obowiązków w dziedzinie bezpieczeństwa są określone w dyrektywach 96/48/WE i 2001/16/WE.~~

---

↓ Sprostowanie, Dz.U. L 220, z 21.6.2004, s. 16 motyw 22 (dostosowany)

~~W ramach nowych wspólnych przepisów dotyczących bezpieczeństwa wszystkie Państwa Członkowskie utworzą krajową władzę dla regulacji i nadzoru bezpieczeństwa kolei. Aby ułatwić współpracę między nimi na szczeblu Wspólnoty, powinny otrzymać ten sam minimalny zakres zadań i odpowiedzialności oraz dużą niezależność. Powinny one wykonywać swoje zadania w sposób przejrzysty i niedyskryminujący, aby wspomóc tworzenie jednego systemu kolejowego Wspólnoty oraz współpracować w celu koordynacji kryteriów decyzyjnych, zwłaszcza dotyczących certyfikacji w zakresie bezpieczeństwa przewoźników kolejowych obsługujących transport międzynarodowy.~~

---

↓ Sprostowanie, Dz.U. L 220, z 21.6.2004, s. 16 motyw 23 (dostosowany)

~~(2320) 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 powtórzenia się, a wyniki  dochodzeń  badania publikować. Inne wypadki i incydenty  również powinny być przedmiotem dochodzeń w zakresie bezpieczeństwa, w przypadkach gdy  mogą stanowić znaczące zdarzenia poprzedzające poważne wypadki i również ~~powinny być przedmiotem badania w zakresie bezpieczeństwa, kiedy jest to potrzebne.~~~~

---

↓ Sprostowanie, Dz.U. L 220, z 21.6.2004, s. 16 motyw 24 (dostosowany)

~~(2421)  Dochodzenie  Badanie przyczyn wypadku w zakresie bezpieczeństwa powinno być prowadzone niezależnie od dochodzenia sądowego w tej samej sprawie; dla potrzeb  tego dochodzenia  badania powinien być zapewniony dostęp do dowodów i świadków.  Dochodzenie  Badanie powinno być prowadzone przez stale funkcjonujący  organ  podmiot, niezależny od podmiotów branży kolejowej.  Organ dochodzeniowy  Podmiot badający wypadki powinien funkcjonować w sposób, który wyklucza konflikt interesów i jakiegokolwiek możliwe związki  z przyczynami zdarzeń  dotyczące wypadków, które są badane. W~~

szczególności nie ~~można~~ powinno być negatywnego ~~wpływu~~ na funkcjonalną niezależność organu dochodzeniowego ~~podmiotu badającego wypadki~~, jeżeli ma on bliskie związki organizacyjne i prawne z krajową władzą organem ds. bezpieczeństwa lub organem regulacyjnym ds. kolei ~~regulatorem kolejowym~~. Dochodzenia ~~Badanie~~ powinny być prowadzone w sposób jak najbardziej otwarty. Dla każdego zdarzenia organ dochodzeniowy ~~podmiot badający wypadki~~ powinien wyznaczyć odpowiedni zespół dysponujący niezbędną wiedzą ekspercką i doświadczeniem do ustalenia bezpośrednich i pośrednich przyczyn wypadku.

↓ nowy

- (22) Aby zwiększyć efektywność działania organu dochodzeniowego oraz ułatwić mu wykonywanie jego obowiązków, należy umożliwić temu organowi możliwie szybki dostęp do miejsca wypadku, w stosownych przypadkach w porozumieniu z organem wymiaru sprawiedliwości. 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.
- (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.

↓ Sprostowanie, Dz.U. L 220, z 21.6.2004, s. 16 motywy 25 (dostosowany)

~~Raporty z badań oraz wszelkie ustalenia i rekomendacje dostarczają istotnych informacji dla dalszego doskonalenia bezpieczeństwa kolei i powinny być one dostępne publicznie na szczeblu Wspólnoty. Rekomendacje powinny być zrealizowane przez ich adresatów, a raporty z działań przekazane podmiotowi badającemu wypadki.~~

↓ nowy

- (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, w tym na poziomie ekspertów. Przygotowując i opracowując akty delegowane, Komisja powinna zapewnić jednocześnie, terminowe i odpowiednie przekazanie stosownych dokumentów Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.

- (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 z dnia 16 lutego 2011 r. ustanawiającym przepisy i zasady ogólne dotyczące trybu kontroli przez państwa członkowskie wykonywania uprawnień wykonawczych przez Komisję<sup>14</sup>.
- (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.
- (28) Niniejsza dyrektywa nie powinna naruszać zobowiązań państw członkowskich dotyczących terminów transpozycji do prawa krajowego dyrektyw określonych w załączniku IV część B,

↓ Sprostowanie, Dz.U. L 220, z 21.6.2004, s. 16 motyw 26 (dostosowany)

~~Ponieważ cele proponowanych działań, a mianowicie koordynacja działań w Państwach Członkowskich zmierzająca do regulacji i nadzorowania bezpieczeństwa i badania wypadków oraz ustanowienie na szczeblu Wspólnoty wspólnych wymagań bezpieczeństwa, wspólnych metod oceny bezpieczeństwa, wspólnych wskaźników bezpieczeństwa i wspólnych wymagań dla certyfikatów bezpieczeństwa — nie mogą być osiągnięte w zadowalającym stopniu przez Państwa Członkowskie i z powodu skali działań mogą być lepiej zrealizowane na szczeblu wspólnotowym, to może ona ustanowić środki zgodne z zasadą subsydiarności określoną w art. 5 Traktatu. Zgodnie z zasadą proporcjonalności, określoną w tymże artykule, dyrektywa niniejsza nie wychodzi poza zakres niezbędny dla realizacji tych celów.~~

↓ Sprostowanie, Dz.U. L 220, z 21.6.2004, s. 16 motyw 27 (dostosowany)

~~Środki konieczne do wdrożenia tej dyrektywy powinny być przyjęte zgodnie z decyzją Rady 1999/468/WE z dnia 28 czerwca 1999 roku ustanawiającą warunki wykonywania uprawnień wykonawczych przyznanych Komisji<sup>15</sup>.~~

<sup>14</sup> Dz.U. L 55 z 28.2.2011, s. 13.

<sup>15</sup> Dz.U. L 184 z 17.7.1999, s. 23.

↓ Sprostowanie, Dz.U. L 220, z  
21.6.2004, s. 16 motyw 28  
(dostosowany)

~~Dyrektywa ta ma na celu przekształcenie i ujednoczenie właściwego prawa wspólnotowego dotyczącego bezpieczeństwa kolei. Zgodnie z tym, postanowienia dotyczące certyfikacji w zakresie bezpieczeństwa przewoźników kolejowych, które były wcześniej ustanowione w dyrektywie 2001/14/WE, powinny zostać uchylone łącznie ze wszystkimi odniesieniami dotyczącymi certyfikacji w zakresie bezpieczeństwa. Dyrektywa 95/18/WE zawarła warunki dotyczące kwalifikacji personelu oraz bezpieczeństwa taboru kolejowego, które są objęte wymogami certyfikacji w zakresie bezpieczeństwa w tej dyrektywie i które dlatego nie powinny być nadal częścią warunków niezbędnych dla licencjonowania. Licencjonowany przewoźnik kolejowy powinien posiadać świadectwo bezpieczeństwa, aby móc otrzymać dostęp do infrastruktury kolejowej.~~

↓ Sprostowanie, Dz.U. L 220, z  
21.6.2004, s. 16 motyw 29  
(dostosowany)

~~Państwa Członkowskie powinny ustanowić zasady karania za naruszenia przepisów tej dyrektywy i zapewnić, że zostaną one zastosowane. Kary te muszą być skuteczne, proporcjonalne i odstraszające.~~

↓ Sprostowanie, Dz.U. L 220, z  
21.6.2004, s. 16 (dostosowany)  
⇒ nowy

PRZYJMUJĄ NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

## ROZDZIAŁ I

### PRZEPISY OGÓLNE

#### Artykuł 1

##### Przedmiot

~~Celem niniejszej dyrektywy~~ ☒ Niniejsza dyrektywa ustanawia przepisy, których celem ☒ jest zapewnienie rozwoju i doskonalenia bezpieczeństwa kolei ~~wspólnotowej~~ ☒ Unii ☒ oraz poprawienie dostępu do rynku dla usług transportu kolejowego, poprzez:

- a) harmonizację struktury regulacyjnej w państwach członkowskich;
- b) określenie odpowiedzialności podmiotów ~~rynkowych~~ ☒ systemu kolei ☒ ;
- c) rozwijanie wspólnych wymagań bezpieczeństwa i wspólnych metod oceny bezpieczeństwa, mając na ~~celu względnie większą harmonizację~~ ☒ stopniową likwidację potrzeby istnienia ☐ przepisów krajowych;
- d) wymóg ustanowienia ~~w każdym~~ ☒ dla każdego ☐ państwa ~~członkowskiego~~ ☒ krajowego ~~władzy~~ ☒ organu ds. ☒ bezpieczeństwa oraz ~~podmiotu~~ ☒ organu dochodzeniowego ☒ badającego wypadki i incydenty;

e) określenie wspólnych zasad dla zarządzania bezpieczeństwem kolei, jego regulacji i nadzoru bezpieczeństwa kolei.

## Artykuł 2

### Zakres

1. Niniejsza dyrektywa ma zastosowanie do systemu ~~☒~~ kolei ~~☒~~ kolejowego 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 oraz współdziałaniem przedsiębiorstw kolejowych ~~☐~~, ~~☐~~ z zarządcówami infrastruktury ~~☐~~ i innych podmiotów systemu kolei ~~☐~~.

2. ~~☐~~ Z zakresu zastosowania niniejszej dyrektywy wyłączone są następujące systemy: ~~☐~~

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

a) sieci metra, tramwajów i ~~inne systemy~~ lekkiego transportu szynowego ~~☒~~ kolei lekkiej ~~☒~~ ;

b) sieci, które są funkcjonalnie oddzielone od reszty systemu ~~kolejowego~~ ~~☒~~ kolei ~~☒~~ i są z założenia przeznaczone do prowadzenia pasażerskich przewozów lokalnych, miejskich lub podmiejskich, oraz przedsiębiorstwa kolejowe funkcjonujące wyłącznie na tych sieciach ~~☐~~

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

~~ae) prywatną infrastrukturę kolejową, która jest wyłącznie użytkowana przez właścicieli tej infrastruktury do prowadzenia własnych przewozów towarowych;~~ ~~☒~~ 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. ~~☐~~

↓ 2008/110/WE art. 1 ust. 1

~~d) pojazdy zabytkowe działające w sieciach krajowych, pod warunkiem że spełniają one krajowe przepisy i rozporządzenia dotyczące bezpieczeństwa, w celu zapewnienia bezpiecznego poruszania się tego rodzaju pojazdów;~~

~~e) koleje zabytkowe, muzealne i turystyczne działające w ramach własnej sieci, łącznie z warsztatami, pojazdami i personelem.~~

↓ Sprostowanie, Dz.U. L 220, z 21.6.2004, s. 16

## Artykuł 3

### Definicje

Dla celów niniejszej dyrektywy przyjmuje się następujące definicje:

~~a) „system kolejowy” oznacza całość podsystemów strukturalnych i funkcjonalnych, zdefiniowanych w dyrektywach 96/48/WE i 2001/16/WE, jak też zarządzanie i prowadzenie działania całości systemu;~~

↓ nowy

a) „system kolei” oznacza system kolei Unii zdefiniowany w art. 2 dyrektywy [xx w sprawie interoperacyjności systemu kolei];

↓ Sprostowanie, Dz.U. L 220, z 21.6.2004, s. 16

~~b) „zarządca infrastruktury” oznacza każdy podmiot lub przedsiębiorstwo odpowiedzialne w szczególności za tworzenie i utrzymanie infrastruktury kolejowej, lub jej części, zgodnie z definicją w art. 3 dyrektywy 91/440/EWG, w tym może również obejmować zarządzanie systemami nadzoru i bezpieczeństwa infrastruktury. Funkcja zarządcy infrastruktury sieci lub jej części może być przydzielona różnym podmiotom lub przedsiębiorstwom;~~

↓ nowy

b) „zarządca infrastruktury” oznacza zarządcę infrastruktury zdefiniowanego w art. 2 dyrektywy 2001/14/WE<sup>16</sup>;

↓ Sprostowanie, Dz.U. L 220, z 21.6.2004, s. 16 (dostosowany)  
⇒ nowy

c) „przedsiębiorstwo kolejowe” oznacza przedsiębiorstwo ☒ kolejowe ☒ zdefiniowane w ⇒ art. 2 ⇐ dyrektywie 2001/14/WE oraz każde publiczne lub prywatne przedsiębiorstwo, którego działalność polega na ~~dokonywaniu transportu towarów i/lub pasażerów koleją~~ ☒ świadczeniu kolejowych przewozów towarowych lub pasażerskich ☒, z zastrzeżeniem, że przedsiębiorstwo to musi zapewnić trakcję; obejmuje to także takie przedsiębiorstwa, które zapewniają wyłącznie trakcję;

d) „techniczna specyfikacja interoperacyjności (TSI)” oznacza specyfikację obejmującą każdy podsystem, lub część podsystemu, w celu zapewnienia jego zgodności z zasadniczymi wymaganiami i zapewnienia interoperacyjności ~~trans europejskiego systemu kolei dużych prędkości i systemu kolei konwencjonalnej~~, zdefiniowanego w ⇒ art. 2 dyrektywy xx ⇐ ~~dyrektywach 96/48/WE i 2001/16/WE~~; ⇒ w sprawie interoperacyjności systemu kolei; ⇐

e) „wspólne wymagania bezpieczeństwa (CST)” oznaczają minimalne poziomy bezpieczeństwa, które muszą być osiągnięte przez różne części systemu kolejowego (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;

<sup>16</sup> Dz.U. L 75 z 15.3.2001, s. 29.

~~f) „wspólne metody oceny bezpieczeństwa (CSM)” oznaczają metody, które powinny być opracowane w celu opisanie sposobów oceny: poziomu bezpieczeństwa, spełniania wymagań bezpieczeństwa oraz zgodności z innymi wymaganiami dotyczącymi bezpieczeństwa;~~

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

~~g) „  krajowy  władza  organ ds.  bezpieczeństwa” oznacza krajowy podmiot, któremu powierzono zadania w zakresie bezpieczeństwa kolei zgodnie z postanowieniami niniejszej dyrektywy, lub każdy podmiot ~~dwunarodowy~~, któremu zadania te zostały powierzone przez  grupę  państwa członkowskich w celu zapewnienia ujednolicenia ~~reżimu~~  systemu  bezpieczeństwa ~~dla wyspecjalizowanej infrastruktury granicznej~~;~~

~~h) „krajowe przepisy  przepisy krajowe  bezpieczeństwa” oznaczają wszystkie  wiążące  przepisy zawierające wymagania  w zakresie bezpieczeństwa kolei   lub wymogi techniczne  nałożone na szczeblu państwa członkowskiego i dotyczące ~~więcej niż jednego przedsiębiorstwa kolejowego~~  przedsiębiorstw kolejowych  , niezależnie od podmiotu, który je wydał;~~

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

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

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 spowodowane przez tabor kolejowy będący w ruchu, 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  ~~podmiot badający wypadek~~  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  ~~rekomendacji dotyczących~~ bezpieczeństwa;

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

~~p) „Agencja” oznacza Europejską Agencję Kolejową, agencję wspólnotową do spraw bezpieczeństwa i interoperacyjności kolei;~~

↓ nowy

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;

↓ Sprostowanie, Dz.U. L 220, z 21.6.2004, s. 16 (dostosowany)

⇒ nowy

q) „jednostki notyfikowane” oznaczają podmioty odpowiedzialne za ocenę zgodności lub przydatności do stosowania składników interoperacyjności lub za przeprowadzenie procedury weryfikacji „WE” podsystemów ~~„zgodnie z definicją w dyrektywach 96/48/WE i 2001/16/WE”;~~

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 ~~dużych prędkości lub kolei konwencjonalnej, zgodnie z definicją w~~ ⇒ art. 2 dyrektywy xx w sprawie interoperacyjności systemu kolei ~~dyrektywach 96/48/WE i 2001/16/WE. Pojęcie „składnika” obejmuje zarówno obiekty materialne, jak i niematerialne, takie jak oprogramowanie komputerowe;~~

↓ 2008/110/WE art. 1 ust. 2 (dostosowany)

⇒ nowy

s) „posiadacz” 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 pojazdów ⇒ , o którym mowa w ~~⇒ (KRP) określonym w art. 33 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE z dnia 17 czerwca 2008 r. ☒ w art. 43 dyrektywy XX ☒ w sprawie interoperacyjności wspólnotowego systemu kolei (przekształcenie)<sup>17</sup> „(zwanej dalej „dyrektywą w sprawie interoperacyjności kolei”);~~

t) „podmiot odpowiedzialny za utrzymanie” oznacza podmiot odpowiedzialny za utrzymanie pojazdu, zarejestrowany jako taki w ☒ krajowym rejestrze pojazdów ☒ ~~KRP~~;

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 ~~lub z części takich podsystemów;~~

<sup>17</sup>

Dz.U. L 191 z 18.7.2008, s. 1.

↓ nowy

v) „producent” oznacza każdą osobę fizyczną lub prawną, która wytwarza składnik interoperacyjności lub podsystem lub zleca zaprojektowanie lub wytworzenie go i wprowadza go do obrotu pod własną nazwą lub znakiem towarowym;

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;

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.

↓ Sprostowanie, Dz.U. L 220, z 21.6.2004, s. 16 (dostosowany)  
⇒ nowy

## ROZDZIAŁ II

### ROZWÓJ ☒ BEZPIECZEŃSTWA ☒ I ZARZĄDZANIE ☒ NIM ☒ ~~BEZPIECZEŃSTWEM~~

#### Artykuł 4

⇒ Rola podmiotów systemu kolei w rozwoju i poprawie ⇐

#### ~~Rozwój i poprawianie~~ bezpieczeństwa kolei

1. Państwa członkowskie ⇐ oraz Agencja ⇐ zapewniają ☒ zasadnicze utrzymanie ☒ zachowanie bezpieczeństwa kolei oraz, tam gdzie to uzasadnione ☒ w miarę praktycznych możliwości ☒, stałą jego poprawę, uwzględniając rozwój prawodawstwa Wspólnoty ☒ Unii ☒, postęp naukowo-techniczny oraz przyznając priorytet zapobieganiu poważnym wypadkom.

~~Państwa Członkowskie zapewnią, że przepisy bezpieczeństwa są ustanawiane, stosowane i egzekwowane w sposób otwarty i niedyskryminujący, wspierając rozwój jednego europejskiego systemu transportowego.~~

~~2. Państwa Członkowskie zapewniają, że środki stosowane dla rozwoju i poprawy bezpieczeństwa kolei uwzględniają potrzebę podejścia systemowego.~~

↓ Sprostowanie, Dz.U. L 220, z 21.6.2004, s. 16 (dostosowany)  
→<sub>1</sub> 2008/110/WE art. 1 ust. 3  
⇒ nowy

2. Państwa członkowskie zapewniają, że odpowiedzialność za bezpieczne funkcjonowanie systemu kolejowego i nadzór nad ryzykiami z tym związanymi spoczywa na zarządcach infrastruktury i przedsiębiorstwach kolejowych, zobowiązując je do:

- a) wdrożenia niezbędnych środków  kontroli  nadzoru ryzyka, kiedy to właściwe — we  ramach wzajemnej  współpracy ~~ze sobą~~,
- b) ~~zastosowania~~  przepisów unijnych i  krajowych ~~przepisów i standardów bezpieczeństwa~~,
- c) ustanowienia systemu zarządzania bezpieczeństwem zgodnie z ~~postanowieniami niniejszej~~ 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 ~~je~~ ~~za~~ ~~swoje~~ 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. ⇐

34. ~~Nie wyłącza to odpowiedzialności jakiegokolwiek~~  Każdy  producenta, podmiotu realizującego  dostawca usług  utrzymanie, ~~→<sub>1</sub> posiadacz~~ ~~←~~, ~~dostawcy materiałów, właściciela wagonów, dostawcy~~ usług i ~~jednostki zaopatrzenia~~  podmiot zamawiający  gwarantuje, ~~za zapewnienie~~, że dostarczane przez ~~niego~~ tabor kolejowy, instalacje, akcesoria i urządzenia  i usługi  są zgodnie z określonymi wymaganiami i warunkami ~~stosowania/uzycia~~, i mogą być bezpiecznie dopuszczone do użytkowania przez przedsiębiorstwo kolejowe ~~i~~ lub zarządcę infrastruktury.

↓ nowy

4. Wszystkie podmioty odgrywające znaczącą rolę w bezpiecznym funkcjonowaniu kolei wdrażają niezbędne środki kontroli ryzyka, w stosownych przypadkach we współpracy z innymi. Do podmiotów tych, oprócz przedsiębiorstw kolejowych i zarządców infrastruktury, należą:

- (a) podmioty odpowiedzialne za utrzymanie pojazdów;
- (b) nadawcy, załadownicy i napelniający, 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 (UE) nr 1078/2012<sup>18</sup>. Jego wykonawcy stosują ten proces na mocy ustaleń umownych. Przedsiębiorstwa kolejowe, zarządcy infrastruktury i podmioty odpowiedzialne za utrzymanie ujawniają swe ustalenia umowne na wniosek Agencji lub krajowego organu ds. bezpieczeństwa.

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

7. W przypadku wymiany pojazdów między przedsiębiorstwami kolejowymi wszystkie zainteresowane podmioty wymieniają wszystkie informacje mające znaczenie dla bezpiecznej eksploatacji. Informacje te obejmują informacje na temat stanu i historii pojazdu, elementy jego dokumentacji utrzymania, informacje dotyczące identyfikowalności operacji załadunku oraz listy przewozowe. Są one wystarczająco szczegółowe, aby umożliwić przedsiębiorstwu kolejowemu dokonanie oceny ryzyka eksploatacji pojazdu.

↓ Sprostowanie, Dz.U. L 220, z 21.6.2004, s. 16 (dostosowany)

#### Artykuł 5

### Wspólne wskaźniki bezpieczeństwa

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

~~Pierwszym rokiem odniesienia dla CSI będzie 2006, CSI będą przedstawione w raporcie rocznym za następny rok.~~

CSI ustanawia się zgodnie z załącznikiem I.

↓ nowy

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.

↓ 2008/110/WE art. 1 ust. 4 (dostosowany)

~~2. W terminie do dnia 30 kwietnia 2009 r. załącznik I zostaje poddany przeglądowi, w szczególności w celu uwzględnienia w nim wspólnych definicji CSI oraz wspólnych metod obliczania kosztów wypadków. Środek ten, mający na celu zmianę innych niż istotne elementów niniejszej dyrektywy, przyjmuje się zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 27 ust. 2a.~~

<sup>18</sup> Dz.U. L 320 z 17.11.2012, s. 8.

↓ Sprostowanie, Dz.U. L 220, z 21.6.2004, s. 16

## Artykuł 6

### Wspólne metody oceny bezpieczeństwa

↓ 2008/110/WE art. 1 ust. 5 lit. a)  
(dostosowany)

~~1. Początkowy pakiet CSM obejmujący jako minimum metody opisane w ust. 3 lit. a) Komisja przyjmuje przed dniem 30 kwietnia 2008 r. Zostaje on opublikowany w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej.~~

~~Drugi pakiet CSM obejmujący pozostałe metody opisane w ust. 3 Komisja przyjmuje przed dniem 30 kwietnia 2010 r. Zostaje on opublikowany w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej.~~

~~Środki te, których celem jest zmiana elementów innych niż istotne niniejszej dyrektywy poprzez jej uzupełnienie, przyjmuje się zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 27 ust. 2a.~~

↓ Sprostowanie, Dz.U. L 220, z 21.6.2004, s. 16 (dostosowany)  
⇒ nowy

~~2. Projekt CSM, jak też zmieniony projekt CSM, zostaną przygotowane przez Agencję w ramach mandatu przyjętego zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 27 ust. 2.~~

~~Projekty CSM będą oparte na analizie istniejących metod w Państwach Członkowskich.~~

~~3. CSM~~ę~~ określają ~~będą określać~~, jak oceniać poziom  poziomy  bezpieczeństwa, i 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;~~

~~†~~

↓ 2008/110/WE art. 1 ust. 5 lit. b)

~~e) metod sprawdzania — w zakresie nieobjętym dotychczas przez TSI — czy podsystemy strukturalne sieci kolei są eksploatowane i utrzymywane zgodnie z odpowiednimi zasadniczymi wymaganiami.~~

↓ nowy

~~c) metod nadzoru, które mają być stosowane przez krajowe organy ds. bezpieczeństwa, oraz metod monitorowania, które mają być stosowane przez~~

przedsiębiorstwa kolejowe, zarządców infrastruktury oraz podmioty odpowiedzialne za utrzymanie;

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

↓ 2008/110/WE art. 1 ust. 5 lit. c)

~~4. CSM są regularnie uaktualniane, z uwzględnieniem doświadczeń zebranych przy ich stosowaniu oraz globalnego rozwoju bezpieczeństwa kolei, a także zobowiązań państw członkowskich ustanowionych w art. 4 ust. 1. Środek ten, mający na celu zmianę elementów innych niż istotne niniejszej dyrektywy, między innymi poprzez jej uzupełnienie, przyjmuje się zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 27 ust. 2a.~~

↓ nowy

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.

Przy opracowywaniu zaleceń Agencja uwzględnia opinie użytkowników i zainteresowanych stron. Zalecenia obejmują sprawozdanie o wynikach takich konsultacji oraz sprawozdanie o ocenie skutków nowej CSM, która ma zostać przyjęta.

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 – jego ciągłej poprawy.

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

↓ Sprostowanie, Dz.U. L 220, z 21.6.2004, s. 16 (dostosowany)

5. Państwa członkowskie dokonują koniecznych zmian w swoich krajowych przepisach bezpieczeństwa w świetle przyjęcia CSM i ich zmian.

### Artykuł 7

#### Wspólne wymagania bezpieczeństwa

~~1. CST są tworzone, przyjmowane i zmieniane zgodnie z procedurą określoną w niniejszym artykule.~~

~~2. Projekt CST oraz projekty zmian CST będą przygotowane przez Agencję w ramach mandatu, który zostanie przyjęty zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 27 ust. 2.~~

↓ 2008/110/WE art. 1 ust. 6 lit. a)  
(dostosowany)

~~3. Pierwszy pakiet projektowanych CST jest oparty na sprawdzeniu istniejących wymagań i stanu bezpieczeństwa w państwach członkowskich i zapewnia, aby w żadnym państwie~~

~~członkowskim aktualny poziom bezpieczeństwa systemu kolejowego nie obniżył się. CST zostają przyjęte przez Komisję w terminie do dnia 30 kwietnia 2009 r. i zostają opublikowane w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej. Środek ten, mający na celu zmianę elementów innych niż istotne niniejszej dyrektywy, między innymi poprzez jej uzupełnienie, przyjmuje się zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 27 ust. 2a.~~

~~Drugi pakiet projektowanych CST opiera się na doświadczeniu uzyskanym przy opracowywaniu i wdrażaniu pierwszego pakietu CST. Odzwierciedla on te obszary priorytetowe, w których należy jeszcze podnieść poziom bezpieczeństwa. Komisja przyjmuje CST w terminie do dnia 30 kwietnia 2011 r. oraz publikuje je w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej. Środek ten, mający na celu zmianę elementów innych niż istotne niniejszej dyrektywy, między innymi poprzez jej uzupełnienie, przyjmuje się zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 27 ust. 2a.~~

↓ Sprostowanie, Dz.U. L 220, z 21.6.2004, s. 16 (dostosowany)

~~1.4. CST definiują ☒ minimalne ☒ poziomy bezpieczeństwa, które przynajmniej muszą być osiągnięte przez różne części systemu kolejowego i przez cały system w każdym państwie członkowskim, wyrażone w kryteriach akceptacji ryzyka dla:~~

- a) ~~ryzyk indywidualnych, dotyczących pasażerów, personelu, w tym także personelu podwykonawców, użytkowników przejazdów kolejowych i innych osób oraz, dla ryzyka indywidualnego dotyczącego przebywania osób nieupoważnionych na terenach kolejowych, bez ☒ uszczerbku dla ☒ ograniczenia wynikającego z istniejących krajowych i międzynarodowych zasad odpowiedzialności cywilnej, ☒ dla ryzyka indywidualnego dotyczącego przebywania osób nieupoważnionych na terenie kolei, ☒~~
- b) ryzyka społecznego.

↓ nowy

2. Komisja udziela Agencji pełnomocnictwa do opracowania projektów zmian CST i przedstawienia Komisji odpowiednich zaleceń.

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.

↓ 2008/110/WE art. 1 ust. 6 lit. b) (dostosowany)

~~5. CST są regularnie uaktualniane, z uwzględnieniem globalnego rozwoju bezpieczeństwa kolei. Środek ten, mający na celu zmianę elementów innych niż istotne niniejszej dyrektywy, między innymi poprzez jej uzupełnienie, przyjmuje się zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 27 ust. 2a.~~

↓ Sprostowanie, Dz.U. L 220, z 21.6.2004, s. 16 (dostosowany)

~~5.6.~~ Państwa członkowskie dokonują koniecznych zmian w swych krajowych przepisach bezpieczeństwa w celu osiągnięcia przynajmniej CST ~~i, czy też~~ wszelkich zmienionych CST, zgodnie z harmonogramem wdrożenia do nich załączonym. Państwa członkowskie powiadamiają Komisję o tych przepisach zgodnie z art. 8 ~~ust. 3~~.

#### Artykuł 8

#### ~~Krajowe przepisy~~ ☒ Przepisy krajowe ☒ ~~bezpieczeństwa~~

~~W celu stosowania niniejszej dyrektywy Państwa Członkowskie ustanawiają wiążące krajowe przepisy bezpieczeństwa i zapewniają ich publikację oraz dostępność dla wszystkich zarządców infrastruktury, przedsiębiorstw kolejowych, ubiegających się o uzyskanie certyfikatu bezpieczeństwa i autoryzację w zakresie bezpieczeństwa w jasnym języku, zrozumiałym dla wszystkich, których dotyczą te przepisy.~~

↓ nowy

1. Państwa członkowskie mogą ustanawiać 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 uwzględniały potrzebę podejścia systemowego.

2. Państwo członkowskie, które zamierza wprowadzić nowy przepis krajowy, przedstawia projekt tego przepisu Agencji oraz Komisji z wykorzystaniem właściwego systemu informatycznego zgodnie z art. 23 rozporządzenia (UE) nr .../... [rozporządzenie w sprawie Agencji].

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 (UE) nr .../... [rozporządzenie w sprawie Agencji].

4. Państwa członkowskie zapewniają nieodpłatną dostępność przepisów krajowych w języku zrozumiałym przez wszystkie zainteresowane strony.

5. Przepisy krajowe zgłoszone zgodnie z niniejszym artykułem nie podlegają procedurze powiadamiania ustanowionej w dyrektywie 98/34/WE.

↓ Sprostowanie, Dz.U. L 220, z 21.6.2004, s. 16 (dostosowany)

~~2. Najpóźniej do dnia 30 kwietnia 2005 r. Państwa Członkowskie powiadamiają Komisję o wszystkich właściwych, obowiązujących krajowych przepisach bezpieczeństwa, zgodnie z załącznikiem II, i wskazują zakres ich stosowania.~~

~~Zawiadomienie powinno zawierać także informacje o zasadniczej treści przepisów — z odniesieniami do oficjalnych tekstów aktów prawnych, o ich formie legislacyjnej oraz o podmiocie lub organizacji odpowiedzialnej za ich publikację.~~

~~3. Nie później niż 4 lata po wejściu w życie niniejszej dyrektywy Agencja ocenia sposób, w jaki krajowe przepisy bezpieczeństwa są publikowane i dostępne, zgodnie z przepisami ust. 1. Agencja czyni także odpowiednie rekomendacje dla Komisji w sprawie publikacji takich przepisów, aby uczynić odpowiednie informacje łatwiej dostępnymi.~~

~~4. Państwa Członkowskie bezzwłocznie powiadamiają Komisję o każdej zmianie krajowych przepisów bezpieczeństwa i o wszelkich nowych regulacjach, które mogą zostać przyjęte, chyba że przepisy będą w całości związane z wdrożeniem TSI.~~

~~5. Aby sprowadzić do minimum wprowadzanie nowych specyficznych krajowych przepisów i zapobiegać tym samym tworzeniu dalszych barier, a także w oczekiwaniu stopniowej harmonizacji przepisów dotyczących bezpieczeństwa, Komisja monitoruje wprowadzanie przez Państwa Członkowskie przepisów krajowych.~~

~~6. Jeśli, po przyjęciu CST, Państwo Członkowskie zamierza przyjąć nowe krajowe przepisy, które wymagają wyższego poziomu bezpieczeństwa niż CST, lub jeśli Państwo Członkowskie zamierza wprowadzić nowe krajowe przepisy, które mogą mieć wpływ na działanie przedsiębiorstw kolejowych z innych Państw Członkowskich na jego terytorium, to Państwo Członkowskie przeprowadza konsultacje ze wszystkimi zainteresowanymi stronami we właściwym czasie i procedura, o której mowa w ust. 7, będzie miała zastosowanie.~~

~~7. Państwo Członkowskie przedkłada Komisji do sprawdzenia projekt przepisów bezpieczeństwa, wraz z uzasadnieniem przyczyn jego wprowadzenia.~~

~~Jeśli Komisja uzna projekt za niezgodny z CSM lub niezapewniający spełnienia przynajmniej CST, lub uzna, że jest on dyskryminujący czy wprowadzający zawołowane restrykcje w działalności transportu kolejowego między Państwami Członkowskimi, zostanie wydana decyzja skierowana do takiego Państwa Członkowskiego, zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 27 ust. 2.~~

~~Jeśli Komisja ma poważne wątpliwości co do zgodności projektu przepisów dotyczących bezpieczeństwa z CSM lub co do spełnienia przynajmniej CST, czy też uznaje, że projekt tworzy środki dyskryminacji lub wprowadza zawołowane restrykcje w działaniu transportu kolejowego między Państwami Członkowskimi, Komisja natychmiast informuje Państwo Członkowskie, aby zawiesiło wejście w życie lub wdrożenie przepisów, dopóki nie zostanie wydana decyzja, w okresie do 6 miesięcy, zgodnie z procedurą określoną w art. 27 ust. 2.~~

## Artykuł 9

### Systemy zarządzania bezpieczeństwem

1. Zarządcy infrastruktury oraz przedsiębiorstwa kolejowe ustanawiają swoje systemy zarządzania bezpieczeństwem w celu zapewnienia, że system kolejowy jest zdolny spełniać przynajmniej CST i jest zgodny z wymaganiami krajowych przepisów bezpieczeństwa zawartymi w art. 8 i załączniku II i z wymogaganiami dotyczącymi bezpieczeństwa ustanowionymi w TSI, oraz że stosowane są zastosowanie właściwe części CSM  $\boxtimes$  oraz przepisy ogłoszone na mocy art. 8  $\boxtimes$  .

2. System zarządzania bezpieczeństwem spełnia wymagania i zawiera elementy wymienione w załączniku III, dostosowane do charakteru, rozmiaru zakresu i innych warunków realizowanej działalności. Zapewnia on nadzór wszystkich ryzyk związanych z działalnością zarządcy infrastruktury lub przedsiębiorstwa kolejowego, łącznie z dostarczaniem im

usługami utrzymania i dostawą materiałów oraz zaangażowaniem ~~pod~~wykonawców. Bez  uszczerbku  szkody dla odpowiedzialności ~~cywilnej~~ wynikającej z istniejących krajowych i międzynarodowych przepisów, system zarządzania bezpieczeństwem uwzględnia, gdy to właściwe i uzasadnione, ryzyko powstające w wyniku działalności  osób  stron trzecich.

---

↓ nowy

Komisja ustanawia elementy systemu zarządzania bezpieczeństwem w drodze aktów wykonawczych. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 27 ust. 2.

---

↓ Sprostowanie, Dz.U. L 220, z 21.6.2004, s. 16 (dostosowany)

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, ~~i z krajowymi przepisami~~  przepisami krajowymi  bezpieczeństwa i ~~z~~ warunkami ustanowionymi w ich certyfikatach bezpieczeństwa. ~~Ponadto będzie on~~  System zarządzania bezpieczeństwem jest  stale rozwijany w celu koordynacji procedur awaryjnych zarządcy infrastruktury i wszystkich przedsiębiorstw kolejowych działających w danej sieci infrastruktury.

4. Każdego roku, najpóźniej do dnia 30 czerwca, wszyscy zarządcy infrastruktury i  wszystkie  przedsiębiorstwa kolejowe składają  krajowemu  władzy  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  niesprawności w działaniach eksploatacyjnych oraz zarządzaniu infrastrukturą, mogące zainteresować  krajowy  władzę  organ ds.  bezpieczeństwa.

↓ Sprostowanie, Dz.U. L 220, z  
21.6.2004, s. 16  
⇒ nowy

## ROZDZIAŁ III

### CERTYFIKACJA I AUTORYZACJA W ZAKRESIE BEZPIECZEŃSTWA

#### Artykuł 10

~~Certyfikaty bezpieczeństwa~~ ⇒ Jednolity certyfikat bezpieczeństwa ⇐

↓ nowy

1. Dostęp do infrastruktury kolejowej uzyskują jedynie przedsiębiorstwa kolejowe, które dysponują jednolitym certyfikatem bezpieczeństwa.
2. Jednolity certyfikat bezpieczeństwa wydawany jest przez Agencję na podstawie dowodu, że dane przedsiębiorstwo kolejowe przyjęło system zarządzania bezpieczeństwem zgodnie z art. 9, spełnia wymagania ustanowione w TSI oraz innych właściwych przepisach na potrzeby nadzoru ryzyka i świadczenia usług transportowych w sieci w sposób bezpieczny.
3. Jednolity certyfikat bezpieczeństwa określa rodzaj i zakres działalności kolejowej, jaką obejmuje. Jest on ważny na terytorium całej Unii w odniesieniu do równoważnej działalności.

↓ Sprostowanie, Dz.U. L 220, z  
21.6.2004, s. 16

~~1. Aby uzyskać dostęp do infrastruktury kolejowej przedsiębiorstwo kolejowe musi posiadać certyfikat bezpieczeństwa wydany zgodnie z niniejszym rozdziałem. Certyfikat bezpieczeństwa może obejmować całą sieć Państwa Członkowskiego lub tylko jego określoną część.~~

↓ 2008/110/WE art. 1 ust. 7 lit. a)

~~Certyfikat bezpieczeństwa ma stanowić dowód, że przedsiębiorstwo kolejowe ustanowiło system zarządzania bezpieczeństwem i jest w stanie spełniać wymagania zawarte w TSI i innych właściwych przepisach Wspólnoty i przepisach krajowych na potrzeby kontroli zagrożeń i bezpiecznego świadczenia usług transportowych w sieci.~~

↓ Sprostowanie, Dz.U. L 220, z  
21.6.2004, s. 16

~~2. Certyfikat bezpieczeństwa składa się z:~~

~~a) certyfikacji przyjęcia przez przedsiębiorstwo systemu zarządzania bezpieczeństwem zgodnego z art. 9 i załącznikiem III~~

~~oraz~~

↓ 2008/110/WE art. 1 ust. 7 lit. b)

~~b) certyfikacji potwierdzającej akceptację uregulowań przyjętych przez przedsiębiorstwo kolejowe w celu spełnienia konkretnych wymagań niezbędnych dla bezpiecznego świadczenia usług transportowych na przedmiotowej sieci. Wymagania te mogą odnosić się do stosowania TSI i krajowych przepisów bezpieczeństwa, łącznie z przepisami dotyczącymi eksploatacji sieci, uznawania świadectw personelu oraz wydawania zezwoleń na dopuszczenie do eksploatacji pojazdów użytkowanych przez przedsiębiorstwa kolejowe. Certyfikacja opiera się na dokumentacji złożonej przez przedsiębiorstwo kolejowe, opisanej w załączniku IV.~~

↓ Sprostowanie, Dz.U. L 220, z 21.6.2004, s. 16

~~3. Władza bezpieczeństwa Państwa Członkowskiego, w którym przedsiębiorstwo kolejowe po raz pierwszy rozpoczęło/zarejestrowało swoją działalność, wydaje certyfikat bezpieczeństwa, zgodnie z ust. 2.~~

~~Certyfikat bezpieczeństwa, przyznane zgodnie z ust. 2, określa rodzaj i zakres działalności. Świadectwo wydane na podstawie ust. 2 lit. a) będzie ważne na terenie całej Wspólnoty dla takiej samej działalności w transporcie kolejowym.~~

~~4. Władza bezpieczeństwa Państwa Członkowskiego, w którym przedsiębiorstwo kolejowe planuje wykonywanie dodatkowych usług transportowych, wydaje dodatkowe, krajowy certyfikat bezpieczeństwa, wymagany zgodnie z ust. 2 lit. b).~~

↓ nowy

4. Trzy miesiące przed rozpoczęciem świadczenia jakiegokolwiek nowej usługi przedsiębiorstwo kolejowe przekazuje właściwemu krajowemu organowi ds. bezpieczeństwa dokumentację potwierdzającą, 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<sup>19</sup> 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;
- c) przedsiębiorstwo kolejowe przedsięwzięło wszelkie kroki konieczne do zapewnienia bezpiecznego świadczenia usług;
- d) przedsiębiorstwo kolejowe dysponuje licencją wydaną zgodnie z dyrektywą Rady 95/18/WE<sup>20</sup>;

<sup>19</sup> Dz.U. L 108 z 29.4.2009, s. 4.

<sup>20</sup> Dz.U. L 143 z 27.6.1995, s. 70.

- e) rodzaj i zakres planowanej działalności odpowiadają określonym w jednolitym certyfikacie bezpieczeństwa.

W przypadku wątpliwości co do spełnienia jednego lub więcej powyższych warunków, krajowy organ ds. bezpieczeństwa zwraca się do przedsiębiorstwa kolejowego o dodatkowe informacje. Wymiana ta nie może jednak powodować zawieszenia ani opóźnienia rozpoczęcia danej działalności. Jeżeli krajowy organ ds. bezpieczeństwa uzyska dowody, że nie został spełniony jeden lub więcej warunków, wówczas przekazuje sprawę Agencji, która podejmuje odpowiednie środki, obejmujące unieważnienie certyfikatu.

↓ Sprostowanie, Dz.U. L 220, z 21.6.2004, s. 16 (dostosowany)  
⇒ nowy

5. Jednolity ~~C~~ertyfikat bezpieczeństwa jest odnawiany na wniosek przedsiębiorstwa kolejowego, w okresach nieprzekraczających pięciu lat. Jest on aktualizowany w całości lub częściowo po każdej istotnej zmianie dotyczącej rodzaju lub zakresu działalności.

Posiadacz jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa bezzwłocznie informuje ⇒ Agencję ⇐ ~~odpowiednią władzę bezpieczeństwa~~ o wszelkich istotnych zmianach warunków dotyczących ~~odpowiedniej części~~ tego jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa. Informuje też ⇒ Agencję ⇐ ~~właściwą władzę~~ o wprowadzeniu nowej kategorii personelu lub nowego typu taboru kolejowego.

Po każdej istotnej zmianie w ~~przepisach~~ ⊗ ramach regulacyjnych ⊗ dotyczących bezpieczeństwa ⇒ Agencja ⇐ ~~władza bezpieczeństwa~~ może wymagać zmiany ~~odpowiedniej części~~ jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa.

~~6. Jeżeli władza bezpieczeństwa stwierdza, że posiadacz certyfikatu bezpieczeństwa przestał spełniać jego warunki, certyfikat zostanie cofnięty bezzwłocznie w części a) lub/i w części b) certyfikatu, z podaniem przyczyn takiej decyzji. Władza bezpieczeństwa, która unieważni dodatkowe, krajowe certyfikaty bezpieczeństwa wydane zgodnie z ust. 4, natychmiast informuje o swojej decyzji tę władzę bezpieczeństwa, która wydała certyfikat zgodnie z ust. 2 lit. a).~~

~~Podobnie, władza bezpieczeństwa musi unieważnić certyfikat bezpieczeństwa, jeśli jest oczywiste, że posiadacz certyfikatu bezpieczeństwa nie używał go zgodnie ze swoim zamiarem w roku następującym po jego wydaniu.~~

↓ nowy

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 może unieważnić jednolity certyfikat bezpieczeństwa, podając przyczyny tej decyzji. Agencja bezzwłocznie informuje o tym wszystkie krajowe organy ds. bezpieczeństwa sieci, w obrębie których dane przedsiębiorstwo kolejowe prowadzi działalność.

↓ Sprostowanie, Dz.U. L 220, z 21.6.2004, s. 16 (dostosowany)  
⇒ nowy

~~76. Władza bezpieczeństwa ⇒ Agencja ⇐ zgłasza Agencji ⇒ krajowym organom ds. bezpieczeństwa ⇐ w okresie jednego miesiąca każde wydanie, odnowienie, zmianę lub cofnięcie ☒ unieważnienie ☒ ⇒ jednolitego ⇐ certyfikatuów bezpieczeństwa, o których mowa w ust. 2 lit. a). Zgłoszenie zawiera nazwę i adres przedsiębiorstwa kolejowego, datę wydania, zakres i ważność certyfikatu oraz, w przypadku cofnięcia ☒ unieważnienia ☒, przyczyny decyzji.~~

~~7. Najpóźniej do dnia 30 kwietnia 2009 r. Agencja oceni postęp w certyfikacji w zakresie bezpieczeństwa i złoży Komisji raport, wraz z rekomendacjami dotyczącymi strategii zmierzającej do przejścia do jednego certyfikatu bezpieczeństwa dla całej Wspólnoty. W związku z rekomendacjami Komisja podejmie odpowiednie kroki.~~

↓ nowy

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).

↓ nowy

## 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 miesiące po uzyskaniu wszelkich wymaganych informacji i wszelkich informacji uzupełniających, o które wystąpiła. W przypadku gdy wnioskodawca proszony jest o przedstawienie informacji uzupełniających, winien je przedstawić niezwłocznie.

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. Krajowe organy ds. bezpieczeństwa współpracują z Agencją przy rozpowszechnianiu przedmiotowych informacji.

Artykuł ~~11~~ 12

**Autoryzowanie w zakresie bezpieczeństwa zarządców infrastruktury**

1. W celu dopuszczenia do zarządzania infrastrukturą kolejową i eksploatawania ~~infrastruktury kolejowej~~, zarządca infrastruktury ~~musi uzyskać~~ uzyskuje autoryzację w zakresie bezpieczeństwa od krajowego władzy organu ds. bezpieczeństwa w państwie członkowskim, w którym ~~jest zarejestrowany~~ ma siedzibę.

Autoryzacja w zakresie bezpieczeństwa obejmuje:

a) autoryzację potwierdzającą przyjęcie zaakceptowanie systemu zarządzania bezpieczeństwem wprowadzonego przez zarządcę infrastruktury ~~takiego systemu zarządzania bezpieczeństwem, jaki opisano w~~ zgodnie z art. 9 i załączniku III, który obejmuje procedury i postanowienia ~~spełniających~~ w celu spełnienia wymogów niezbędnych do bezpiecznego projektowania, utrzymania i eksploatacji infrastruktury kolejowej, w tym ~~także, gdy to stosowne w stosownych przypadkach~~, do utrzymania i eksploatacji systemu nadzoru ruchu sterowania ruchem kolejowym i sygnalizacji.

~~oraz~~

~~b) autoryzację potwierdzającą przyjęcie u zarządcy infrastruktury wewnętrznych regulacji w celu z spełnienia określonych wymagań niezbędnych do bezpiecznego projektowania, utrzymania i eksploatacji infrastruktury kolejowej, w tym także, gdy to stosowne, do utrzymania i eksploatacji systemu nadzoru ruchu i sygnalizacji.~~

2. Autoryzacja w zakresie bezpieczeństwa jest odnawiana na wniosek zarządcy infrastruktury w przedziałach czasu ~~nieprzekraczających~~ 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 informuje krajowy władzę organ ds. bezpieczeństwa o wszystkich takich zmianach.

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

Jeśli krajowy władza organ ds. bezpieczeństwa 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 miesiące po uzyskaniu wszelkich wymaganych informacji i wszelkich informacji uzupełniających, o które wystąpił.

↓ Sprostowanie, Dz.U. L 220, z 21.6.2004, s. 16 (dostosowany)

~~34. Krajowy Władza~~ ☒ 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 – przyczynę takiej decyzji.

#### ~~Artykuł 12~~

### ~~Wymagania do ubiegania się o certyfikację w zakresie bezpieczeństwa i autoryzację w zakresie bezpieczeństwa~~

~~1. Władza bezpieczeństwa podejmuje decyzję w sprawie wniosku o certyfikację w zakresie bezpieczeństwa i autoryzację w zakresie bezpieczeństwa niezwłocznie, lecz nie później niż cztery miesiące po uzyskaniu wszelkich wymaganych informacji, jak też informacji uzupełniających — na żądanie władzy bezpieczeństwa. Jeżeli wnioskodawca ma złożyć informacje uzupełniające, będą one przedłożone niezwłocznie.~~

~~2. Aby ułatwić powstawanie nowych przedsiębiorstw kolejowych i składanie wniosków przez przedsiębiorstwa kolejowe z innych Państw Członkowskich, władza bezpieczeństwa przygotowuje szczegółowe wytyczne w sprawie sposobu uzyskania certyfikatu bezpieczeństwa. Wytyczne wyszczególniają wszystkie wymagania ustanowione dla celów art. 10 ust. 2 oraz zapewniają dostępność wnioskodawcy do odnośnych dokumentów.~~

~~Przedsiębiorstwom kolejowym wnioskującym o wydanie certyfikatu bezpieczeństwa w zakresie bezpieczeństwa dotyczącego usług na zdefiniowanej, ograniczonej części infrastruktury, zostaną wydane odrębne wytyczne, wskazujące w szczególności zasady obowiązujące dla tej części infrastruktury.~~

~~Wytyczne dla wnioskodawców, zawierające opis i wyjaśnienie wymagań dla certyfikatów bezpieczeństwa wraz z listą dokumentów, które należy złożyć, będą udostępnione wnioskodawcom bezpłatnie. Wszystkie wnioski o certyfikaty bezpieczeństwa są przedłożone w języku wymaganym przez władzę bezpieczeństwa.~~

↓ Sprostowanie, Dz.U. L 220, z 21.6.2004, s. 16 (dostosowany)

#### ~~Artykuł 13~~

### ~~Dostęp do zaplecza szkoleniowego~~

~~1. Państwa członkowskie zapewniają przedsiębiorstwom kolejowym ubiegającym się o certyfikat bezpieczeństwa 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 warunkiem spełnienia wymagań koniecznych do dla otrzymania certyfikatu bezpieczeństwa~~ ☒ i wymogów do uzyskania licencji i certyfikatów na mocy dyrektywy 2007/59/WE<sup>21</sup> ☒.

<sup>21</sup> Dz.U. L 315 z 3.12.2007, s. 51.

Oferowane usługi ~~muszą obejmować~~ szkolenie w zakresie niezbędnej znajomości trasy, zasad ~~działania~~ i procedur ~~działania~~, podsystemu ~~sygnalizacji oraz nadzoru „sterowania”~~ oraz procedur awaryjnych stosowanych na obsługiwanych trasach.

Państwa członkowskie także zapewniają na uczciwych i niedyskryminujących zasadach dostęp do ~~usług szkoleniowych~~  zaplecza szkoleniowego  ~~dla~~ zarządców infrastruktury i ich pracowników ~~wykonujących~~ istotne zadania w dziedzinie bezpieczeństwa.

Jeżeli usługi szkoleniowe nie obejmują egzaminów i wydawania certyfikatów ~~bezpieczeństwa~~, państwa członkowskie zapewniają przedsiębiorstwom kolejowym dostęp do takiej procedury certyfikacji, ~~jeżeli jest to warunkiem otrzymania certyfikatu bezpieczeństwa~~.

Krajowe ~~władze~~  organ ds.  bezpieczeństwa ~~dopilnowują by~~ ~~zapewnią, że postanowienia dotyczące~~  świadczenie  usług szkoleniowych lub, jeśli stosowne, wydawanie certyfikatów ~~bezpieczeństwa spełniają~~ ~~wymogi~~ ~~dotyczące~~ ~~bezpieczeństwa~~ zawarte w  dyrektywie 2007/59/WE,  TSI lub w krajowych przepisach ~~bezpieczeństwa opisanych~~ , o których mowa  w art. 8 i ~~załączniku II~~.

2. Jeżeli zaplecze szkoleniowe jest ~~w posiadaniu~~  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 ~~z marginesem~~ , która może obejmować marżę  zysku.

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

4. ~~W każdym przypadku wszystkie~~ ~~Przedsiębiorstwa kolejowe i zarządcy infrastruktury są~~ odpowiedzialni za poziom wyszkolenia i kwalifikacji swojego personelu wykonującego pracę związaną z bezpieczeństwem, ~~jak przedstawiono w art. 9 i w załączniku III.~~

↓ 2008/57/WE art. 40

---

↓ 2008/110/WE art. 1 ust. 8  
(dostosowany)  
⇒ nowy

#### Artykuł 14~~a~~

### 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 pojazdów ~~KRP~~ zgodnie z art. ~~4333~~ dyrektywy ~~XX~~ 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 ~~poruszać się w bezpieczny sposób~~ ☒ 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 ~~naprawczych~~ ☒ odpowiedzialnych za utrzymanie ☒, z którymi ma zawartą umowę.

4. W przypadku wagonów towarowych każdy podmiot odpowiedzialny za utrzymanie ~~otrzymuje certyfikat od~~ ☒ podlega certyfikacji przez ☒organu akredytowanego lub organu uznanego zgodnie z ☒rozporządzeniem Komisji (UE) nr 445/2011<sup>22</sup> ☐ ~~ust. 5~~ lub ~~od krajowego organu~~ ☒ ds. ☒ bezpieczeństwa. ~~Procedura akredytacji opiera się na kryteriach dotyczących niezależności, kwalifikacji i bezstronności, takich jak właściwe normy europejskie EN 45000 series. Również procedura uznawania opiera się na kryteriach dotyczących niezależności, kwalifikacji i bezstronności.~~

Jeżeli podmiotem odpowiedzialnym za utrzymanie jest ~~przedsiębiorstwo kolejowe lub zarządca infrastruktury~~, zgodność z ☒rozporządzeniem (UE) nr 445/2011 ☐ ~~wymogami zatwierdzonymi na mocy ust. 5~~ stwierdzana jest przez właściwy krajowy organ ☒ ds. ☒ bezpieczeństwa zgodnie z procedurami, o których mowa w art. ☒12 ☐ ~~10 lub 11~~, i potwierdzana w certyfikatach określonych w ~~tych tego rodzaju~~ procedurach.

~~5. Na podstawie zalecenia Agencji Komisja przyjmuje, do dnia 24 grudnia 2010 r., środek ustanawiający system certyfikacji podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie w zakresie obejmującym wagony towarowe. Certyfikaty wydane zgodnie z tym systemem potwierdzają zgodność z wymogami, o których mowa w ust. 3.~~

~~Środek obejmuje wymogi dotyczące:~~

- ~~a) wprowadzonego przez podmiot systemu utrzymania;~~
- ~~b) formy i terminu ważności certyfikatu przyznanego podmiotowi;~~
- ~~c) kryteriów akredytacji lub uznawalności organu lub organów odpowiedzialnych za wydawanie certyfikatów i dokonywanie kontroli niezbędnych dla funkcjonowania systemu certyfikacji;~~
- ~~d) daty wprowadzenia systemu certyfikacji, w tym jednorocznego okresu przejściowego dla istniejących podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie.~~

~~Środek ten, mający na celu zmianę innych niż istotne elementów niniejszej dyrektywy przez jej uzupełnienie, przyjmuje się zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 27 ust. 2a.~~

~~Na podstawie zalecenia Agencji Komisja dokonuje przeglądu tego środka do dnia 24 grudnia 2018 r., tak aby objąć nim wszystkie pojazdy i dokonać aktualizacji, jeżeli zajdzie taka potrzeba, systemu certyfikacji mającego zastosowanie do wagonów towarowych.~~

<sup>22</sup> Dz.U. L 122 z 11.5.2011, s. 22.

~~56.~~ Certyfikaty wydane zgodnie z ust. ~~45~~ są ważne na ~~terytorium~~~~terenie~~ całej ~~Wspólnoty~~  
~~Unii~~ ~~Unii~~ ~~Unii~~ .

~~7.~~ Agencja ocenia proces certyfikacji wdrożony zgodnie z ust. 5 i przedkłada Komisji sprawozdanie nie później niż w terminie trzech lat od wejścia w życie odpowiedniego środka.

↓ nowy

6. Do dnia 31 maja 2014 r. 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.

7. Komisja 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, o których przyjęciu mowa w akapicie pierwszym.

↓ 2008/110/WE art. 1 ust. 8  
(dostosowany)  
⇒ nowy

#### ~~Artykuł 15~~

### ~~Odstępstwa od systemu certyfikacji podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie~~

~~18.~~ Państwa członkowskie mogą podjąć decyzję o wykonaniu obowiązków związanych z określeniem podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie i ~~wydaniem mu certyfikatu~~ jego certyfikacji na podstawie przepisów alternatywnych ~~⇒ w stosunku do systemu certyfikacji ustanowionego w art. 14~~ w następujących przypadkach:

- a) pojazdy zarejestrowane w ~~kraju~~ państwie ~~Unii~~ trzecim i utrzymywane zgodnie z prawem tego ~~kraju~~ państwa ;
- b) pojazdy używane w ramach sieci lub linii, których szerokość międzytorza różni się od szerokości międzytorza głównej sieci kolejowej ~~w~~ ~~Wspólnoty~~ Unii i w przypadku których spełnienie wymogów, o których mowa w art. 14 ust. 3, zapewniane jest na mocy międzynarodowych porozumień z ~~krajami~~ państwami ~~Unii~~ trzecimi;
- c) pojazdy ~~określone w~~ objęte art. 2 ~~ust. 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.~~ Tego rodzaju 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. ~~4333~~ dyrektywy ~~xx~~ w sprawie interoperacyjności  systemu  kolei w zakresie określania podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie;
- b) przy wydawaniu certyfikatów bezpieczeństwa i ~~zezwoleń~~  autoryzacji w zakresie bezpieczeństwa  przedsiębiorstw kolejowym i zarządcom infrastruktury zgodnie z przepisami art. 10 i ~~1211~~ niniejszej dyrektywy w zakresie określania podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie i ~~wydawania im certyfikatów~~  ich certyfikacji .

3. Tego rodzaju odstępstwa są określane i uzasadniane w rocznym sprawozdaniu dotyczącym bezpieczeństwa, o którym mowa w art. 18 ~~niniejszej dyrektywy~~. Jeżeli ~~wydaje okazuje~~ się, że ~~w~~ ~~wspólnym~~ systemie kolei  Unii  podejmowane jest ~~zbędne~~  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.

↓ Sprostowanie, Dz.U. L 220, z 21.6.2004, s. 16 (dostosowany)

#### ~~Artykuł 15~~

#### ~~Harmonizacja certyfikatów bezpieczeństwa~~

~~1. Najpóźniej do dnia 30 kwietnia 2009 r. zostają przyjęte decyzje w sprawie wspólnych, zharmonizowanych wymagań, zgodnie z art. 10 ust. 2 lit. b) i załącznikiem IV, oraz wspólnego formatu wytycznych dla wnioskodawców, zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 27 ust. 2.~~

~~2. Agencja rekomenduje wspólne zharmonizowane wymagania i wspólny format wytycznych dla wnioskodawców w ramach mandatu, który będzie przyjęty zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 27 ust. 2.~~

### ROZDZIAŁ IV

## ~~WŁADZA~~ ~~KRAJOWE ORGANY DS.~~ ~~BEZPIECZEŃSTWA~~

#### ~~Artykuł 16~~

#### ~~Zadania~~

1. Każde państwo członkowskie ustanawia ~~władzę~~  organ ds.  bezpieczeństwa. ~~władzę tą może być ministerstwo odpowiedzialne za transport. Powinna ona być~~  Organ ten jest  niezależny pod względem organizacyjnym, prawnym i decyzyjnym od jakiegokolwiek przedsiębiorstwa kolejowego, zarządcy infrastruktury, wnioskodawcy oraz podmiotu zamawiającego.

↓ nowy

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 XX w sprawie interoperacyjności systemu kolei;
- b) kontrolowanie zgodności składników interoperacyjności z zasadniczymi wymaganiami zgodnie z art. [x] dyrektywy [XX] w sprawie interoperacyjności systemu kolei;
- c) przypisywanie europejskich numerów pojazdów zgodnie z art. 42 dyrektywy [XX] w sprawie interoperacyjności systemu kolei;
- d) wspieranie Agencji, na jej wniosek, 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 (UE) nr 1158/2010<sup>23</sup> oraz rozporządzeniem (UE) nr 1077/2012<sup>24</sup>;
- h) nadzór nad prawidłową rejestracją pojazdów w krajowym rejestrze pojazdów oraz nad dokładnością i aktualnością zawartych w nim informacji związanych z bezpieczeństwem.

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 w art. 10 ust. 6.

↓ Sprostowanie, Dz.U. L 220, z 21.6.2004, s. 16

~~2. Władza bezpieczeństwa otrzymuje przynajmniej następujące zadania:~~

<sup>23</sup> Dz.U. L 326 z 10.12.2010, s. 11.

<sup>24</sup> Dz.U. L 320 z 17.11.2012, s. 3.

↓ 2008/110/WE art. 1 ust. 9 lit. a)

~~a) zezwalanie na wprowadzanie do eksploatacji podsystemów strukturalnych składających się na system kolei zgodnie z art. 15 dyrektywy w sprawie interoperacyjności kolei oraz kontrolowanie, czy są one eksploatowane i utrzymywane zgodnie z odnośnymi zasadniczymi wymaganiami;~~

↓ 2008/110/WE art. 1 ust. 9 lit. b)

---

↓ Sprostowanie, Dz.U. L 220, z 21.6.2004, s. 16

~~e) kontrolowanie zgodności składników interoperacyjności z właściwymi zasadniczymi wymaganiami, zgodnie z art. 12 dyrektyw 96/48/WE i 2001/16/WE;~~

~~d) zezwalanie na dopuszczenie do eksploatacji nowego lub znacznie zmodyfikowanego taboru kolejowego, nieobjętego jeszcze TSI;~~

~~e) wydawanie, odnawianie, zmienianie i odwoływanie właściwych części certyfikatów bezpieczeństwa oraz dokumentów potwierdzających autoryzację zgodnie z art. 10 i 11 oraz kontrola, czy warunki i wymagania w nich ustanowione spełniane i czy zarządcy infrastruktury i przedsiębiorstwa kolejowe działają zgodnie z wymogami prawa wspólnotowego i krajowego;~~

~~f) monitorowanie, promowanie oraz, tam, gdzie to stosowne, wprowadzanie i rozwijanie regulacji dotyczących bezpieczeństwa, w tym systemu krajowych przepisów dotyczących bezpieczeństwa;~~

↓ 2008/110/WE art. 1 ust. 9 lit. c)

~~g) nadzór nad prawidłową rejestracją pojazdów w KRP oraz nad dokładnością i aktualizacją zawartych w nim informacji związanych z bezpieczeństwem;~~

↓ Sprostowanie, Dz.U. L 220, z 21.6.2004, s. 16 (dostosowany)  
⇒ nowy

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

### Artykuł 17

#### Zasady procesu decyzyjnego

1.  Krajowe  Władza  organy ds.  bezpieczeństwa wykonują swoje zadania w sposób otwarty, niedyskryminujący i przejrzysty. ~~Powinna ona zwłaszcza~~  w szczególności  zapewniają one wszystkim stronom możliwość ~~ich~~ wysłuchania  wypowiedzenia się  oraz przedstawiania powody ~~swojej~~  swoich  decyzji.

~~Władza~~ Natychmiast odpowiadają  one  na wnioski i zapytania oraz bezzwłocznie zgłaszają swoje prośby o informacje oraz ~~ogłaszają~~  podejmują  swoje decyzje w ciągu ~~czterech~~ 4 miesięcy po dostarczeniu wszystkich ~~odpowiedzi~~  wymaganych informacji  . W każdej chwili mogą zażądać pomocy technicznej od zarządców infrastruktury i przedsiębiorstw kolejowych lub innych kwalifikowanych podmiotów, jeśli chodzi o wykonywanie zadań, o których mowa w art. 16.

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

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

3. Państwa członkowskie podejmują niezbędne kroki dla zapewnienia, że decyzje podejmowane przez  krajowy  władzę  organ ds.  bezpieczeństwa ~~podlegają~~  przedmiotem kontroli sądowej.

4.  Krajowe  Władze  organy ds.  bezpieczeństwa prowadzą aktywną wymianę poglądów i doświadczeń  $\Rightarrow$  w ramach ustanowionej przez Agencję sieci w celu ujednoczenia ich kryteriów decyzyjnych w całej Unii  $\Leftarrow$  ~~dla celów harmonizacji ich kryteriów decyzyjnych w całej Wspólnocie. Współpraca ma na względzie w szczególności ułatwienie i koordynowanie certyfikacji w zakresie bezpieczeństwa przedsiębiorstw kolejowych, które uzyskały dostęp do międzynarodowych dróg kolejowych zgodnie z procedurą ustanowioną w art. 15 dyrektywy 2001/14/WE.~~

~~Agencja wspiera władze bezpieczeństwa w realizacji ich zadań.~~

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 umownych albo w innej formie.

## Artykuł 18

### Raport roczny

Corocznie ~~krajowy~~ ~~władza~~  organ ds.  bezpieczeństwa publikuje raport roczny w sprawie swoich działań za poprzedni rok i przesyła go do Agencji najpóźniej do dnia 30 września ~~każdego roku~~. 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;

↓ 2008/110/WE art. 1 ust. 10  
(dostosowany)  
⇒ nowy

- e) odstępstwach, o których decyzję podjęto ~~zastosowane~~ zgodnie z art. 14a  14  ust. 8~~;~~
- ⇒ f) wszystkich kontrolach i audytach przedsiębiorstw kolejowych prowadzących działalność w państwie członkowskim przeprowadzonych w ramach działań związanych z nadzorem. ←

↓ Sprostowanie, Dz.U. L 220, z 21.6.2004, s. 16 (dostosowany)

## ROZDZIAŁ V

### DOCHODZENIE W SPRAWIE WYPADKÓW I INCYDENTÓW

#### Artykuł 19

#### Zobowiązanie do przeprowadzania dochodzenia

1. Państwa członkowskie zapewniają, że dochodzenie ~~jest~~~~będzie~~ prowadzone przez organ dochodzeniowy, o którym mowa w art. 21, po każdym poważnym wypadku na sieci kolejowej; celem  tego dochodzenia  ~~badania~~ 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, obejmujących ~~zaprzestanie~~  techniczne zakłócenia  funkcjonowania podsystemów strukturalnych lub składników interoperacyjności europejskiego systemu kolei.

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 ~~tworzy serię~~  stanowi element serii  wypadków lub incydentów ~~odnoszących się do~~  istotnej dla  systemu jako całości;
- c) wpływ  wypadku  ~~decyzji~~ na bezpieczeństwo kolei na szczeblu ~~wspólnotowym~~  Unii  ;

†

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

3. Zakres dochodzenia i procedury, jakie należy ~~przy nim zastosować~~ ~~przeprowadzić w takim badaniu~~, ustala organ dochodzeniowy, biorąc pod uwagę ~~zasady i cele~~ art. 20 i 22 oraz w zależności od wiedzy ~~w celu poprawienia od wiedzy~~, jaką ~~zamierzają uzyskać~~ uzyskać ~~w drodze analizy wypadku lub incydentu~~ ~~...~~ w celu poprawienia bezpieczeństwa ~~jaką zamierza uzyskać z wypadku lub incydentu~~.

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 umożliwi osobie prowadzącej dochodzenie wykonywanie zadań w sposób najbardziej efektywny i w najkrótszym czasie.

~~2. Zgodnie z prawem obowiązującym w Państwach Członkowskich oraz, jeśli to właściwe, we współpracy z władzami odpowiedzialnymi za postępowanie sądowe osoby prowadzące dochodzenie otrzymują, tak szybko, jak to możliwe:~~

↓ nowy

2. Zgodnie z obowiązującym prawodawstwem państwa członkowskie zapewniają pełną współpracę ze strony organów odpowiedzialnych za postępowanie sądowe oraz gwarantują, że osoby prowadzące dochodzenie uzyskają możliwe najszybciej:

↓ Sprostowanie, Dz.U. L 220, z 21.6.2004, s. 16 (dostosowany)

- a) dostęp do miejsca wypadku lub incydentu, jak też do uczestniczącego w nim taboru kolejowego, odpowiedniej infrastruktury oraz urządzeń ~~nadzoru~~  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 ~~i możliwość wykorzystania~~ zawartości rejestratorów pokładowych i sprzętu do zapisu wiadomości słownych i operacji systemu sygnalizacji i ~~nadzoru~~ 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  ~~władzę~~  organ ds.  bezpieczeństwa.

3. Dochodzenie ~~będzie~~ ~~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 ~~ustalającego ceny~~  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  władzy  organu ds.  bezpieczeństwa i regulatorów kolejowych.
  2. Organ dochodzeniowy wykonuje swoje zadania niezależnie od organizacji wymienionych w ust. 1 i umożliwia się mu pozyskanie odpowiednich zasobów ~~do~~ realizacji tych celów. ~~Osoby~~  Personel  prowadzący ~~do~~ dochodzenie uzyskuje ~~cały~~ status gwarantujący ~~mu~~ konieczną niezależność.
  3. Państwa członkowskie zapewniają, że przedsiębiorstwa kolejowe, zarządcy infrastruktury oraz, jeśli to stosowne,  krajowy  władza  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 ~~pe~~czynienia niezbędnych ~~kroków~~ ~~przedsięwzięć~~ 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~~ ~~nie~~ 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 ~~technicznych~~, analiz i ocen.
  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.

## Artykuł 22

### Procedura dochodzenia

1. Wypadek lub incydent, o którym mowa w art. 19, jest badany przez ~~podmiot badający~~  organ dochodzeniowy  państwa członkowskiego, na terenie którego się zdarzył. Jeżeli niemożliwe jest ustalenie, w którym państwie  członkowskim  ~~z~~ ~~wy~~darzył się wypadek, lub jeśli wydarzył się on na lub blisko granicy między dwoma państwami członkowskimi,

właściwe  organy uzgadniają  podmioty ~~uzgodnią~~ między sobą, który z nich poprowadzi dochodzenie, lub ~~uzgodnią~~  wspólne  prowadzenie dochodzenia ~~we współpracy~~. W pierwszym przypadku drugi ~~podmiot~~  organ  ma prawo do udziału w dochodzeniu i do uzyskania jego pełnych wyników.

Organy dochodzeniowe z innych państw członkowskich są ~~zapraszane~~  do uczestnictwa w dochodzeniu ~~kiedykolwiek~~  zawsze, gdy  przedsiębiorstwo kolejowe ~~założone~~  mające siedzibę  i licencjonowane w ~~tych~~  państwach ~~członkowskich~~  bierze udział w wypadku lub incydencie.

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

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

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

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

## Artykuł 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 ~~badania~~  dochodzenia . Raporty ~~powinny~~  odnoszą się do celów badania, o których ~~ch~~  mowa w art. 19 ust. 1, i zawierają, jeżeli to właściwe, rekomendacje w zakresie bezpieczeństwa.

2. Organ dochodzeniowy publikuje swój raport końcowy możliwie szybko, zwykle nie później niż ~~w~~  12 miesięcy od daty zdarzenia. ~~Struktura raportu powinna być możliwie zgodna ze strukturą zawartą w załączniku V.~~  Raport, łącznie z rekomendacjami w zakresie bezpieczeństwa, ~~powinien być~~  zostaje  przedłożony właściwym stronom wymienionym w art. 22 ust. 3, oraz zainteresowanym ~~podmiotom~~  organom  i stronom w innych państwach członkowskich.

↓ nowy

Komisja określa treść raportów z dochodzenia w sprawie wypadków i incydentów w drodze aktów wykonawczych. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 27 ust. 2.

↓ Sprostowanie, Dz.U. L 220, z 21.6.2004, s. 16 (dostosowany)

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

↓ Sprostowanie, Dz.U. L 220, z 21.6.2004, s. 16 (dostosowany)

#### 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<sub>z</sub> 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<sub>z</sub> i raportu rocznego, o którym mowa w art. 23 ust. 3.

#### Artykuł 25

##### Rekomendacje w zakresie bezpieczeństwa

1. Rekomendacje w zakresie bezpieczeństwa wydane przez organ dochodzeniowy w żadnym wypadku nie ~~będą~~ zawierają domniemania winy lub odpowiedzialności za wypadek lub incydent.
2. Rekomendacje są skierowane do  Agencji, krajowego  władzy  organu ds.  bezpieczeństwa ~~lub~~  oraz , jeżeli wymaga tego charakter zaleceń, do innych podmiotów lub ~~organów władz~~ w państwie członkowskim lub do innych państw członkowskich. Państwa członkowskie i ich  krajowe  władze  organy ds.  bezpieczeństwa podejmują niezbędne działania w celu zapewnienia, że rekomendacje w zakresie bezpieczeństwa wydane przez organ dochodzeniowy zostały właściwie ~~potraktowane~~  uwzględnione  i, gdzie to właściwe, zrealizowane.
3.  Krajowy  Władza  organ ds.  bezpieczeństwa i inne ~~władze~~  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

↓ 2008/110/WE art. 1 ust. 11  
(dostosowany)

#### ~~Artykuł 26~~

#### ~~Dostosowywanie załączników~~

~~Załączniki są dostosowywane do postępu naukowo-technicznego. Środek ten, mający na celu zmianę innych niż istotne elementów niniejszej dyrektywy, przyjmuje się zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 27 ust. 2a.~~

↓ nowy

#### Artykuł 26

#### Wykonywanie przekazanych uprawnień

1. Powierzenie Komisji uprawnień do przyjęcia aktów delegowanych podlega warunkom określonym w niniejszym artykule.
2. Uprawnienia do przyjęcia aktów delegowanych, o których mowa w art. 5 ust. 2 i art. 7 ust. 2, powierza się Komisji na czas nieokreślony.
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.

↓ Sprostowanie, Dz.U. L 220, z  
21.6.2004, s. 16  
⇒ nowy

#### Artykuł 27

#### Procedura komitetu

~~1. Komisja jest wspierana przez Komitet ustanowiony w art. 21 dyrektywy 96/48/WE.~~

⇒ 1. Komisję wspomaga komitet. Komitet ten jest komitetem w rozumieniu rozporządzenia (UE) nr 182/2011. ⇐

~~2. W przypadku odniesienia do niniejszego ustępu obowiązuje procedura zawarta w art. 5 i 7 decyzji 1999/468/WE, zgodnie z art. 8 tejże dyrektywy.~~

⇒ 2. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 5 rozporządzenia (UE) nr 182/2011. ⇐

~~Długość okresu określonego w art. 5 ust. 6 decyzji 999/468/WE będzie ustalana, jako równa trzy miesiące.~~

↓ 2008/110/WE art. 1 ust. 12 lit.  
a) (dostosowany)

~~2a. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 5a ust. 1-4 oraz art. 7 decyzji 1999/468/WE, z uwzględnieniem przepisów jej art. 8.~~

↓ Sprostowanie, Dz.U. L 220, z  
21.6.2004, s. 16 (dostosowany)

~~3. W przypadku odniesienia do niniejszego ustępu obowiązuje procedura zawarta w art. 3 i 7 decyzji 1999/468/WE, zgodnie z art. 8 tejże dyrektywy.~~

↓ 2008/110/WE art. 1 ust. 12 lit.  
b)

---

↓ Sprostowanie, Dz.U. L 220, z  
21.6.2004, s. 16

#### ~~Artykuł 28~~

#### **Środki wdrożenia**

~~1. Państwa Członkowskie mogą zgłosić Komisji dowolne środki służące do wdrożenia niniejszej dyrektywy. Stosowne decyzje zostaną przyjęte zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 27 ust. 2.~~

~~2. Komisja z własnej inicyjatywy lub na wniosek Państwa Członkowskiego, w szczególnych sprawach, bada stosowanie i wprowadzanie postanowień dotyczących certyfikacji w zakresie bezpieczeństwa i autoryzacji w zakresie bezpieczeństwa i w okresie dwóch miesięcy od otrzymania takiego wniosku podejmie decyzję, zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 27 ust. 2, czy odnośne środki mogą być dalej stosowane. Komisja ogłasza swoją decyzję Parlamentowi Europejskiemu, Radzie i Państwom Członkowskim.~~

## ~~ROZDZIAŁ VII~~

### ~~PRZEPISY OGÓLNE I KOŃCOWE~~

#### ~~Artykuł 29~~

#### ~~Zmiany do dyrektywy 95/18/WE~~

~~W dyrektywie 95/18/WE wprowadza się następujące zmiany:~~

~~1) artykuł 8 otrzymuje następujące brzmienie:~~

#### ~~„Artykuł 8~~

~~Wymagania odnoszące się do kompetencji zawodowych będą spełnione, kiedy wnioskodawca — przedsiębiorstwo kolejowe — ma lub będzie posiadał organizację zarządzania, dysponującą wiedzą i/lub doświadczeniem niezbędnym do prowadzenia bezpiecznej i niezawodnej działalności operacyjnej oraz jej nadzorowania we wszystkich rodzajach działalności określonych w licencji.”;~~

~~2) w załączniku skreśla się sekcję II.~~

#### ~~Artykuł 30~~

#### ~~Zmiany do dyrektywy 2001/14/WE~~

~~W dyrektywie 2001/14/WE wprowadza się następujące zmiany:~~

~~1) tytuł otrzymuje następujące brzmienie:~~

~~„Dyrektywa 2001/14/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 26 lutego 2001 r. w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej oraz przyznawania świadectw bezpieczeństwa.”;~~

~~2) artykuł 30 ust. 2 lit. f) otrzymuje następujące brzmienie:~~

~~„f) prawa dostępu zgodnie z art. 10 dyrektywy Rady 91/440/EWG z dnia 29 lipca 1991 r. w sprawie rozwoju kolei wspólnotowych<sup>25</sup> zmienionej przez Dyrektywę 2004/51/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. zmieniającą Dyrektywę Rady 91/440/EWG w sprawie rozwoju kolei wspólnotowych<sup>26</sup>.”;~~

~~3) skreśla się art. 32;~~

~~4) w art. 34 ust. 2 otrzymuje następujące brzmienie:~~

~~„2. Na wniosek Państwa Członkowskiego lub z własnej inicjatywy Komisja, w szczególnych przypadkach, bada stosowanie i wprowadzenie postanowień dotyczących nakładania opłat, przydziału przepustowości, oraz w ciągu dwóch~~

<sup>25</sup> Dz.U. L 237 z 24.8.1991, s. 25.

<sup>26</sup> Dz.U. L 164 z 30.4.2004, s. 164.

~~miesiący od daty otrzymania takiego wniosku podejmie decyzję, zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 35 ust. 2, czy odnośne środki mogą być w dalszym ciągu stosowane. Komisja informuje o swojej decyzji Parlament Europejski, Radę i Państwa Członkowskie.”~~

*Artykuł ~~31~~ 28*

### ~~Raport~~ i dalsze działania Wspólnoty Unii

~~Komisja przedłoży Parlamentowi Europejskiemu i Radzie najpóźniej do dnia 30 kwietnia 2007 r., i potem co pięć lat, raport w sprawie wdrażania niniejszej dyrektywy.~~

↓ nowy

Na podstawie właściwych informacji przekazanych jej przez Agencję Komisja przedłoży Parlamentowi Europejskiemu i Radzie przed dniem [specific date to be inserted by OPOCE - five years after the date of entry into force], a następnie co pięć lat, sprawozdanie dotyczące wykonania niniejszej dyrektywy.

↓ Sprostowanie, Dz.U. L 220, z 21.6.2004, s. 16 (dostosowany)

Do ~~raportu~~ sprawozdania ~~należy załączyć~~ załącza się , w razie potrzeby, propozycje dalszych działań Wspólnoty Unii.

*Artykuł ~~32~~ 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 ~~postanowieniach~~ przepisach najpóźniej do dnia określonego w art. ~~33~~ 32 ust. 1 oraz bezzwłocznie powiadamiają Komisję o jakichkolwiek późniejszych zmianach tych przepisów.

↓ nowy

*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.

Do dnia [specific date to be inserted by OPOCE - two years after the date of entry into force] krajowe organy ds. bezpieczeństwa nadal wydają certyfikaty bezpieczeństwa zgodnie z przepisami dyrektywy 2004/49/WE. Te certyfikaty bezpieczeństwa są ważne do dnia ich wygaśnięcia.

## 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]. Te zalecenia i opinie stanowią podstawę wszelkich środków Unii przyjmowanych na mocy niniejszej dyrektywy.

↓ Sprostowanie, Dz.U. L 220, z 21.6.2004, s. 16 (dostosowany)  
⇒ nowy

## Artykuł ~~33~~ 32

### ~~Wdrożenie~~ Transpozycja

1. Państwa członkowskie wprowadzają w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne ~~dla dostosowania się do~~ do wykonania ~~niniejszej dyrektywy~~ art. 2, 3, 4, 8, 10, 16, 18, 20 i załącznika I przed dniem [specific date to be inserted by OPOCE - two years after the date of entry into force] ~~30 kwietnia 2006 r.~~ i niezwłocznie powiadamiają o tym Komisję. ⇒ Niezwłocznie przekazują Komisji tekst tych przepisów.

2. ~~Wspomniane środki~~ 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. ~~Metody dokonywania takiego odniesienia są określone przez Państwa Członkowskie.~~

↓ nowy

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 [specific date to be inserted by OPOCE –two years after the date of entry into force], bez uszczerbku dla zobowiązań państw członkowskich dotyczących terminów

transpozycji do prawa krajowego i rozpoczęcia stosowania dyrektyw, określonych w załączniku II część B.

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

↓ Sprostowanie, Dz.U. L 220, z 21.6.2004, s. 16 (dostosowany)

#### Artykuł 34

#### Wejście w życie

Niniejsza dyrektywa wchodzi w życie ~~z dniem jej publikacji~~ ☒ dwudziestego dnia po jej opublikowaniu ☒ w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

↓ nowy

Artykuły 10 i 11 stosuje się od dnia [specific date to be inserted by OPOCE - two years after the date of entry into force].

↓ Sprostowanie, Dz.U. L 220, z 21.6.2004, s. 16 (dostosowany)

#### Artykuł 35

#### Adresaci

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do państw członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia [...] r.

☒ W imieniu Parlamentu Europejskiego  
☒ Przewodniczący

W imieniu Rady ☒  
Przewodniczący ☒

## ZALĄCZNIK I

### **WSPÓLNE WSKAŹNIKI BEZPIECZEŃSTWA**

Wspólne wskaźniki bezpieczeństwa są przedmiotem corocznych sprawozdań ze strony  krajowych  władz  organów ds.  bezpieczeństwa. ~~Pierwszym okresem sprawozdawczym jest rok 2010.~~

~~Wskaźniki odnoszące się do działań, o których mowa w art. 2 ust. 2 lit. a) i b), powinny być wyliczone osobno, jeśli są przekazywane.~~

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

W odniesieniu do wskaźników dotyczących wypadków określonych w pkt 1 ~~zastosowanie ma~~  należy stosować  rozporządzenie (WE) nr 91/2003 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 16 grudnia 2002 r. w sprawie statystyki transportu kolejowego<sup>1</sup>, 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  , ~~łącznie z kolizjami z obiektami wewnątrz skrajni,~~
- (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 ~~spowodowane przez~~  z udziałem  poruszającego się taboru kolejowego~~y~~, z wyjątkiem samobójstw,
- (vi) pożary taboru kolejowego,
- (vii) inne.

Każdy znaczący wypadek ~~jest zgłaszany~~  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 ~~zabitych~~  ofiar śmiertelnych  , według rodzaju wypadku, w podziale na następujące kategorie:

- (i) pasażerowie (również w przeliczeniu na pasażerokilometry i pociągokilometry dla pociągów pasażerskich),

<sup>1</sup> Dz.U. L 14 z 21.1.2003, s. 1.

- (ii) pracownicy, łącznie z personelem ~~pod~~wykonawców,
- (iii) użytkownicy przejazdów kolejowych,
- (iv) ~~nieupoważnione osoby na terenie kolei~~  intruzi  ,
- (v) inne  osoby  .

## 2. Wskaźniki odnoszące się do towarów niebezpiecznych

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

- (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.

## 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 ~~i osi~~ 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 ~~są zgłaszane~~  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

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

~~– liczba przypadków śmiertelnych i poważnych obrażeń pomnożona przez wartość zapobiegania ofiarom w ludziach (VPC),~~

~~– koszty szkód w środowisku,~~

~~– koszty szkód materialnych w taborze kolejowym lub w infrastrukturze,~~

~~– koszty opóźnień spowodowanych wypadkami.~~

~~Władze bezpieczeństwa zgłaszają skutki ekonomiczne wszystkich wypadków albo jedynie skutki ekonomiczne znaczących wypadków. Wybór ten wskazuje się wyraźnie w sprawozdaniu rocznym, o którym mowa w art. 18.~~

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

---

↓ nowy

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

---

↓ 2009/149/WE art. 1 i załącznik  
(dostosowany)

## **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.

## 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. t~~ samą lokomotywę poruszającą się bez obciążenia, uznaje się za pociąg.

1.5. ~~„Kolizjae pociągów, łącznie z kolizjami z obiektami wewnątrz skrajni” oznaczają kolizjeee czoło-czoło, czoło-tył lub kolizjeee bocznae między częścią danego pociągu a częścią innego pociągu lub z ☒, pojazdu szynowego lub z manewrującym taborem kolejowym ☒ ≡~~

~~(i) manewrującym taborem kolejowym;~~

~~(ii) 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).~~

☒ 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 ~~spowodowane przez ☒~~ z udziałem ☒ poruszającego~~y~~ się taboru kolejowego~~y~~” 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.

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.

1.1011. „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).

1.1112. „Pasażer” oznacza każdą osobę, z wyłączeniem członków załogi pociągu, odbywającą podróż koleją. Do celów statystyki wypadków uwzględnia się pasażerów usiłujących wsiąść/wyسیąść do/z pociągu w ruchu.

1.1213. „  Pracownik  ~~Pracownicy~~ (łącznie z personelem ~~pod~~wykonawców i samozatrudnionymi ~~pod~~wykonawcami)” oznaczają ~~każdą osobę, której wszystkie osoby, których~~ zatrudnienie ma związek z koleją i która ~~e~~ w czasie wypadku ~~jest znajdują się~~ w pracy. Definicja obejmuje załogę pociągu oraz osoby odpowiadające za obsługę taboru kolejowego i elementów infrastruktury.

1.1314. „  Użytkownik  ~~Użytkownicy~~ przejazdu kolejowego” oznaczają ~~wszystkie osoby~~  każdą osobę  korzystającą z przejazdu kolejowego w celu przekroczenia linii kolejowej za pomocą ~~dowolnego~~ ~~wszelkich~~ ~~środków~~ transportu lub pieszo.

1.1415. „~~Nieupoważnione osoby na terenie kolei~~”  „intruz”  oznaczają ~~wszystkie osoby~~ ~~każdą osobę~~ ~~obecną~~ na terenie kolei w przypadku, w którym taka obecność jest niedozwolona, z wyjątkiem użytkowników ~~przekraczających~~ ~~przejazdu~~ kolejowego.

1.1516. „Inne osoby (osoby trzecie)” oznaczają wszystkie osoby, które nie zostały zdefiniowane jako „pasażerowie”, „pracownicy, łącznie z personelem ~~pod~~wykonawców”, „użytkownicy przejazdu kolejowego” lub „~~nieupoważnione osoby na terenie kolei~~”  „intruzi” .

1.1617. „~~Zabity (osoba zabita)~~”  Ofiara śmiertelna  ” oznacza każdą osobę, która zmarła w wyniku wypadku, bezpośrednio lub w ciągu ~~30~~~~trzydziestu~~ dni po wypadku, z wyłączeniem samobójstw.

1.1718. „Ranny (osoba poważnie ranna)” oznacza każdą osobę ranną, hospitalizowaną przez ponad ~~24~~~~dwadzieścia cztery~~ godziny w wyniku wypadku, z wyłączeniem ~~prób samobójstw~~  osób, które próbowały dokonać samobójstwa .

## **2. Wskaźniki odnoszące się do towarów niebezpiecznych**

2.1. „Wypadek związany z transportem towarów niebezpiecznych” oznacza każdy wypadek lub ~~zdarzenie~~  incydent , który ~~e~~ jest objęty ~~e~~ obowiązkiem zgłoszenia zgodnie z sekcją 1.8.5 RID<sup>1</sup>/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.

<sup>1</sup> 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).

#### 4. Wskaźniki odnoszące się do zdarzeń poprzedzających wypadki

4.1. „Pęknięcie szyn” 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 wady związane z ciągłością i kształtem torów, wymagające zablokowania torów lub natychmiastowej redukcji dozwolonej prędkości w celu zachowania bezpieczeństwa.

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  związanego z bezpieczeństwem końca zezwolenia na jazdę  związanego z bezpieczeństwem, określonego  dostępnego 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 ~~pojazd~~  pociąg  przed sygnałem.

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

4.5. „Pęknięte  koło  koła i pęknięte osie” oznacza ~~przerwę~~  pęknięcie  wpływające na główne elementy koła ~~lub osi~~ 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

↓ nowy

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

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

- ~~1. wartość bezpieczeństwa jako taka: wartości gotowości do płacenia (WTP) oparte na podanych badaniach preferencji przeprowadzonych w państwach członkowskich, do których mają zastosowanie;~~
- ~~2. pośrednie i bezpośrednie koszty ekonomiczne: wartość kosztów oszacowana w państwach członkowskich, na którą składają się:
  - ~~— koszty leczenia i rehabilitacji;~~
  - ~~— koszty sądowe, koszty poniesione przez policję, koszty prywatnych dochodzeń związanych z wypadkami, koszty akcji ratunkowej i administracyjne koszty ubezpieczenia;~~
  - ~~— straty w produkcji: wartość towarów i usług, które mogłyby zostać wyprodukowane przez daną osobę z korzyścią dla społeczeństwa, gdyby wypadek się nie wydarzył.~~~~

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

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

- ~~— szacunki odnoszą się do systemu szacowania zmniejszenia ryzyka śmiertelności w sektorze transportu i są zgodne z podejściem WTP według podanych metod preferencji;~~
- ~~— próba respondentów użyta do określenia wartości jest reprezentatywna dla danej populacji; w szczególności próba musi odzwierciedlać wiek/przedziały dochodów wraz z innymi istotnymi społeczno-gospodarczymi/demograficznymi cechami populacji;~~
- ~~— metoda uzyskiwania wartości WTP: badanie powinno być opracowane w taki sposób, aby zawierało jasne/zrozumiałe pytania dla respondentów.~~

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

~~5.3. „Koszty szkód w środowisku” oznaczają koszty, które musi ponieść przedsiębiorstwo kolejowe/zarządy infrastruktury, oszacowane na podstawie ich doświadczenia, w celu przywrócenia uszkodzonego obszaru do stanu sprzed wypadku kolejowego.~~

~~5.4. „Koszty szkód materialnych w taborze kolejowym lub w infrastrukturze” oznaczają koszty zapewnienia nowego taboru kolejowego lub infrastruktury z takimi samymi funkcjami i parametrami technicznymi jak elementy uszkodzone nienadające się do naprawy oraz koszty przywrócenia taboru kolejowego lub infrastruktury nadających się do naprawy do stanu sprzed wypadku. Koszty te ustalają przedsiębiorstwa kolejowe/zarządy infrastruktury na podstawie swojego doświadczenia. Definicja obejmuje także koszty wynajmu taboru kolejowego w wyniku niedostępności taboru z powodu uszkodzenia pojazdów.~~

~~5.5. „Koszty opóźnień spowodowanych wypadkami” oznaczają wartość pieniężną opóźnień poniesioną przez użytkowników transportu kolejowego (pasażerowie i odbiorcy towarów) w wyniku wypadku, obliczoną według następującego modelu:~~

<del>VT</del>	<del>=</del>	<del>wartość pieniężna oszczędności czasu podróży</del> <del>Wartość czasu w przypadku pasażera pociągu (na godzinę):</del> <del>VTP = [VT pasażerów dojeżdżających do pracy]*[średni odsetek pasażerów dojeżdżających do pracy rocznie] + [VT pasażerów podróżujących w celach niepracowych]*[średni odsetek pasażerów podróżujących w celach niepracowych rocznie]</del> <del>VT wyrażona jest w EUR na pasażera na godzinę</del> <del>Wartość czasu w przypadku pociągu towarowego (na godzinę):</del> <del>VTF = [VT pociągów towarowych]*[(tonokilometry)/(pociągokilometry)]</del> <del>VT wyrażona jest w EUR na pociąg towarowy na godzinę</del> <del>Średnia ilość ton towarów przewożonych przez pociąg w ciągu roku = (tonokilometry)/(pociągokilometry)</del>
<del>€<sub>M</sub></del>	<del>=</del>	<del>koszt 1 minuty opóźnienia pociągu</del> <del>Pociąg pasażerski</del> <del>CMP = K1*(VTP/60)*[(pasażerokilometry)/(pociągokilometry)]</del> <del>Średnia liczba pasażerów na pociąg w ciągu roku = (pasażerokilometry)/(pociągokilometry)</del> <del>Pociąg towarowy</del> <del>€<sub>Mt</sub> = K2*(VTF/60)</del> <del>Czynniki K1 i K2 mieszczą się między wartością czasu a wartością opóźnienia, jak wynika z szacunków podanych badań preferencji, biorąc pod uwagę, że czas stracony na skutek opóźnień jest postrzegany znacznie bardziej negatywnie niż zwykły czas podróży.</del> <del>Koszty opóźnień spowodowanych wypadkiem = CMP*(opóźnienie pociągów pasażerskich w minutach) + CMF*(opóźnienie pociągów towarowych w minutach)</del>

### Zakres modelu

~~Koszt opóźnień oblicza się dla wszystkich wypadków, zarówno znaczących, jak i innych.~~

~~Opóźnienia oblicza się w następujący sposób:~~

- ~~– rzeczywiste opóźnienia na liniach kolejowych, na których miały miejsce wypadki,~~
- ~~– rzeczywiste opóźnienia lub, jeżeli ich określenie jest niemożliwe, przybliżone określenie opóźnień na innych dotkniętych liniach.~~

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

6.1. „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 ~~publiczną~~ ☒ 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: dzwonek, syren, klaksonów itp.,
  - urządzeń fizycznych, takich jak wibracje wywołane spowalniczami 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 ~~chm~~ 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 ~~chm~~ system zabezpieczeń lub ostrzegania jest uruchamiany ręcznie ☒ przez pracownika kolei ☒ i na którym nie ma sprzężonego ☒ systemu zabezpieczeń torów ☒ ~~z pociągiem sygnalizacji informującej o możliwości jazdy tylko wówczas, gdy na przejeździe kolejowym uruchomiony jest system zabezpieczeń lub ostrzegania.~~

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  ~~uwzględniana jest standardowa~~ odległość sieciowa ~~między punktem początkowym a miejscem przeznaczenia. Uwzględnia się~~  Należy uwzględnić  jedynie odcinek na terytorium kraju przedstawiającego sprawozdanie.

8.2. „Pasażerokilometr” oznacza jednostkę miary odpowiadającą przewozowi jednego pasażera koleją na odcinku jednego kilometra. ~~Uwzględnia się~~  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.

---

↓ Sprostowanie, Dz.U. L 220, z  
21.6.2004, s. 16

~~ZALACZNIK II~~

~~ZGLOSZENIE KRAJOWYCH PRZEPISÓW BEZPIECZEŃSTWA~~

~~Krajowe przepisy bezpieczeństwa, które muszą być zgłoszone Komisji zgodnie z procedurą opisaną w art. 8, obejmują:~~

- ~~1) przepisy dotyczące istniejących krajowych wymagań bezpieczeństwa i metod oceny bezpieczeństwa;~~
- ~~2) przepisy dotyczące wymagań wobec systemów zarządzania bezpieczeństwem i certyfikacji w zakresie bezpieczeństwa przedsiębiorstw kolejowych;~~

---

↓ 2008/110/WE art. 1 ust. 13

---

---

↓ Sprostowanie, Dz.U. L 220, z  
21.6.2004, s. 16

- ~~4) wspólne zasady funkcjonowania sieci kolejowej nieujęte jeszcze w TSI, łącznie z przepisami dotyczącymi systemów sygnalizacji oraz zarządzania ruchem;~~
- ~~5) przepisy ustanawiające wymagania dotyczące dodatkowych wewnętrznych zasad operacyjnych (zasad firmowych), które muszą być ustanowione przez zarządców infrastruktury i przedsiębiorstwa kolejowe;~~
- ~~6) przepisy dotyczące wymagań wobec personelu wykonującego zadania krytyczne dla bezpieczeństwa, obejmujące kryteria selekcji, stan zdrowia i szkolenie zawodowe, jak również przepisy dotyczące certyfikacji personelu, o ile nie zostały jeszcze ujęte w TSI;~~
- ~~7) przepisy dotyczące badania wypadków i ineydentów.~~

## ~~ZAŁĄCZNIK III~~

### ~~SYSTEMY ZARZĄDZANIA BEZPIECZEŃSTWEM~~

#### ~~1. WYMAGANIA WOBEC SYSTEMU ZARZĄDZANIA BEZPIECZEŃSTWEM~~

~~Wszystkie właściwe części systemu zarządzania bezpieczeństwem muszą być udokumentowane, w szczególności musi być opisany rozkład odpowiedzialności w strukturach organizacyjnych zarządcy infrastruktury lub przedsiębiorstwa kolejowego. Dokumentacja musi wskazywać jak kierownictwo panuje nad działalnością na różnych poziomach, jaki jest w tym udział pracowników i poszczególnych przedstawicieli kierownictwa na wszystkich poziomach oraz jak jest zapewniane ciągłe doskonalenie systemu zarządzania bezpieczeństwem.~~

#### ~~2. PODSTAWOWE ELEMENTY SYSTEMU ZARZĄDZANIA BEZPIECZEŃSTWEM~~

~~Podstawowymi elementami systemu zarządzania bezpieczeństwem są:~~

- ~~a) polityka bezpieczeństwa zatwierdzona przez dyrektora zarządzającego organizacji i przekazana całej załodze;~~
- ~~b) ilościowe i jakościowe cele organizacji dla utrzymania i polepszenia bezpieczeństwa oraz plany osiągnięcia tych celów;~~
- ~~e) procedury służące osiągnięciu istniejących, nowych i zmienionych standardów technicznych i operacyjnych oraz innych przewidzianych warunków ustanowionych w:
  - ~~TSI,~~
  - ~~lub~~
  - ~~krajowych przepisach bezpieczeństwa, o których mowa w art. 8 i załączniku II,~~
  - ~~lub~~
  - ~~innych, stosownych przepisach,~~
  - ~~lub~~
  - ~~decyzjach władzy bezpieczeństwa,~~oraz procedury służące do zapewnienia zgodności ze standardami i innymi przewidzianymi warunkami w całym cyklu życiowym sprzętu i okresie działalności;~~
- ~~d) procedury i metody przeprowadzania ocen ryzyka i stosowania środków nadzoru ryzyka w sytuacjach, kiedy zmiana warunków prowadzenia działalności lub wprowadzenie nowego materiału powoduje nowe ryzyko dla infrastruktury lub prowadzonej działalności;~~
- ~~e) określenie programów szkolenia personelu i systemów dla zapewnienia, że kompetencje personelu zostaną utrzymane, a zadania wykonane odpowiednio;~~
- ~~f) ustalenia zapewniające odpowiedni dostęp do informacji w ramach organizacji oraz, gdzie to właściwe, wymianę informacji między organizacjami działającymi w ramach tej samej infrastruktury;~~

- ~~g) procedury i formaty dla dokumentowania informacji dotyczącej bezpieczeństwa i wskazanie procedury ustalającej sposób nadzoru nad ważnymi informacjami dotyczącymi bezpieczeństwa;~~
- ~~h) procedury zapewniające, że wypadki, incydenty, wypadki, których uniknięto, i inne niebezpieczne zdarzenia są zgłaszane, badane i analizowane oraz że niezbędne kroki zapobiegawcze zostały podjęte;~~
- ~~i) postanowienia wynikające z planów działania, alarmowania i informowania w razie niebezpieczeństwa, uzgodnione z odpowiednimi władzami publicznymi;~~
- ~~j) postanowienia dotyczące okresowych wewnętrznych audytów systemów zarządzania bezpieczeństwem.~~

## ZALĄCZNIK IV

### DEKLARACJE DLA SIECIOWEJ CZĘŚCI CERTYFIKATU BEZPIECZEŃSTWA

~~Następujące dokumenty muszą być złożone w celu umożliwienia władzy bezpieczeństwa wydanie sieciowej części certyfikatu bezpieczeństwa:~~

~~dokumentacja od przedsiębiorstwa kolejowego dotycząca TSI lub części TSI i, gdy stosowne, krajowych przepisów bezpieczeństwa lub innych przepisów mających zastosowanie do jego działalności, personelu i taboru oraz dokumentacja dotycząca sposobu zapewnienia zgodności z nimi przy pomocy systemu zarządzania bezpieczeństwem;~~

~~dokumentacja od przedsiębiorstwa kolejowego dotycząca różnych kategorii personelu zatrudnionego lub wynajętego dla prowadzenia działalności, łącznie z dowodami spełnienia przez personel wymagań zawartych w TSI lub przepisach krajowych oraz jego prawidłowej certyfikacji;~~

~~dokumentacja od przedsiębiorstwa kolejowego dotycząca różnych typów taboru kolejowego użytkowanego w działalności, łącznie z dowodami spełnienia przez tabor wymagań zawartych w TSI lub przepisach krajowych i jego prawidłowej certyfikacji.~~

~~By uniknąć powtarzania tej samej pracy oraz by zredukować ilość informacji, będzie przedstawiana tylko sumaryczna dokumentacja dotycząca elementów zgodnych z TSI i innymi wymogami dyrektywy 96/48/WE i dyrektywy 2001/16/WE.~~

## ZALĄCZNIK V

### ZASADNICZA ZAWARTOŚĆ RAPORTU Z DOCHODZENIA W SPRAWIE WYPADKÓW I INCYDENTÓW

#### 1) PODSUMOWANIE

~~Podsumowanie zawiera krótki opis zdarzenia, gdzie i kiedy miało miejsce, oraz jego skutki. Zawiera opis bezpośredniej przyczyny wypadku, jak również czynniki mające wpływ na jego zaistnienie i przyczyny pośrednie ustalone w dochodzeniu. Należy w nim zamieścić główne rekomendacje i podać adresata tych rekomendacji.~~

#### 2) FAKTY BEZPOŚREDNIO ZWIĄZANE ZE ZDARZENIEM

##### 1. Zdarzenie:

~~data, dokładny czas i miejsce zdarzenia;~~

~~opis wydarzeń i miejsca wypadku, łącznie z działaniami służb ratowniczych i wypadkowych;~~

~~decyzja o wszczęciu badania, skład zespołu badającego i przebieg badania.~~

##### 2. Tło zdarzenia:

~~Personel i podwykonawcy biorący udział w zdarzeniu oraz inne strony i świadkowie, pociągi i ich skład, łącznie z numerami rejestracyjnymi jednostek taboru biorącego udział w zdarzeniu;~~

~~opis infrastruktury i systemu sygnalizacji – typy torów, przelączniki, rygle, sygnały, ochrona pociągu;~~

~~środki komunikacji;~~

~~prace wykonywane w miejscu zdarzenia lub jego sąsiedztwie;~~

~~aktywacja kolejowego planu awaryjnego i jego kolejne etapy;~~

~~aktywacja planu awaryjnego publicznych służb ratunkowych, policji i służb medycznych i jego kolejne etapy.~~

##### 3. Skutki śmiertelne, obrażenia i zniszczenia materialne:

~~pasażerowie i strony trzecie, personel, łącznie z podwykonawcami;~~

~~ładunki, bagaże i inna własność;~~

~~tabor kolejowy, infrastruktura i środowisko.~~

##### 4. Warunki zewnętrzne:

~~warunki pogodowe i dane geograficzne.~~

#### 3) ZAPIS Z BADAŃ I PRZESŁUCHAŃ

##### 1. Podsumowanie zeznań (dane osobowe podlegają ochronie):

~~pracownicy kolei, łącznie z podwykonawcami;~~

~~inni świadkowie.~~

##### 2. System zarządzania bezpieczeństwem:

~~ramy organizacyjne oraz sposób wydawania i wykonywania poleceń,~~

~~wymagania wobec personelu i jak są egzekwowane,~~

~~procedury wewnętrznych kontroli i audytów i ich wyniki,~~

~~oddziaływanie pomiędzy różnymi zaangażowanymi podmiotami i infrastrukturą.~~

### ~~3. Przepisy i regulacje:~~

~~stosowne przepisy i regulacje wspólnotowe i krajowe,~~

~~inne przepisy, takie jak przepisy operacyjne, miejscowe instrukcje, wymagania wobec personelu, przepisy dotyczące utrzymania oraz odnośne standardy.~~

### ~~4. Funkcjonowanie taboru kolejowego i instalacji technicznych:~~

~~system sygnalizacji i nadzoru sterowania, łącznie z zapisem z automatycznych rejestratorów danych,~~

~~infrastruktura,~~

~~sprzęt komunikacyjny,~~

~~tabor kolejowy, łącznie z zapisem z automatycznych rejestratorów danych.~~

### ~~5. Dokumentacja dotycząca prowadzenia działań w systemie:~~

~~środki podjęte przez personel dla nadzoru ruchu i sygnalizacji,~~

~~wymiana komunikatów ustnych w związku ze zdarzeniem, łącznie z dokumentacją z rejestratorów,~~

~~środki podjęte w celu ochrony i zabezpieczenia miejsca zdarzenia.~~

### ~~6. Oddziaływanie człowiek-maszyna-organizacja:~~

~~czas pracy personelu biorącego udział w zdarzeniu,~~

~~medyczne i osobowe uwarunkowania mające wpływ na zdarzenie, łącznie ze stresem fizycznym lub psychicznym,~~

~~sposób zaprojektowania wyposażenia mającego wpływ na oddziaływanie człowiek-maszyna.~~

### ~~7. Weześniejsze zdarzenia podobnego rodzaju:~~

## ~~4) ANALIZA I WNIOSKI~~

### ~~1. Podsumowanie serii wydarzeń~~

~~określenie wniosków dotyczących zdarzenia na podstawie faktów, odnotowanych w rozdziale 3.~~

### ~~2. Omówienie:~~

~~analiza faktów odnotowanych w rozdziale 3, mająca na celu wyciągnięcie wniosków co do przyczyn zdarzenia i działania służb ratunkowych.~~

### ~~3. Wnioski:~~

~~bezpośrednie i najbliższe im przyczyny zdarzenia, łącznie z czynnikami związanymi z działaniami podejmowanymi przez zaangażowane osoby lub stan taboru kolejowego lub instalacji technicznych,~~

~~przyczyny pośrednie związane z umiejętnościami, procedurami i utrzymaniem,~~

~~przyczyny pierwotne związane z uwarunkowaniami ram regulacyjnych i stosowaniem systemu zarządzania bezpieczeństwem.~~

#### ~~4. Uwagi dodatkowe:~~

~~Brak i niewłaściwe działania stwierdzone w trakcie badania, bez znaczenia dla wniosków w sprawie przyczyn.~~

#### ~~5) PODJĘTE ŚRODKI~~

~~przedstawienie środków już podjętych lub przyjętych w konsekwencji zdarzenia~~

#### ~~6) REKOMENDACJE~~



## **ZAŁACZNIK II**

### **CZEŚĆ 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)

### **CZEŚĆ 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.

**ZALĄCZNIK 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
Article 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

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