

# DYREKTYWY

## DYREKTYWA KOMISJI 2014/82/UE

z dnia 24 czerwca 2014 r.

**zmieniająca dyrektywę 2007/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w odniesieniu do wymogów w zakresie zdrowia, wiedzy zawodowej i licencji**

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając dyrektywę 2007/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. w sprawie przyznawania uprawnień maszynistom prowadzącym lokomotywy i pociągi w obrębie systemu kolejowego Wspólnoty <sup>(1)</sup>, w szczególności jej art. 31,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Załącznik II do dyrektywy 2007/59/WE zawiera przepis, zgodnie z którym nie jest wymagane efektywne widzenie okiem lewym i prawym w przypadku odpowiedniej adaptacji i wystarczającej kompensacji, jedynie w przypadku utraty widzenia obuocznego po rozpoczęciu pracy. Przepis ten jest sprzeczny z innymi wymogami z zakresu widzenia określonymi w załączniku II do dyrektywy 2007/59/WE i mógłby zagrażać wysokiemu poziomowi bezpieczeństwa przewozów kolejowych.
- (2) Ponadto niektóre wymogi w załącznikach IV i VI do dyrektywy 2007/59/WE w odniesieniu do licencji i świadectwa są niejasne, co prowadzi do różnic w zakresie stosowania w państwach członkowskich, a ostatecznie zagraża wprowadzeniu zharmonizowanego systemu licencji dla maszynistów w Unii.
- (3) W dniu 7 maja 2012 r. Europejska Agencja Kolejowa przedstawiła Komisji Europejskiej zalecenie, dotyczące zmiany załączników II, IV i VI do dyrektywy 2007/59/WE. Zgodnie z art. 31 wspomnianej dyrektywy przeprowadzono konsultacje z organami reprezentowanymi w Europejskim Komitecie Dialogu Społecznego.
- (4) Należy przewidzieć środki przejściowe dla maszynistów, którzy uzyskali lub uzyskają swoje licencje zgodnie z dyrektywą 2007/59/WE przed datą rozpoczęcia stosowania niniejszej dyrektywy.
- (5) Należy zatem odpowiednio zmienić dyrektywę 2007/59/WE.
- (6) Środki przewidziane w niniejszej dyrektywie są zgodne z opinią komitetu wspierającego Komisję zgodnie z art. 32 ust. 1 dyrektywy 2007/59/WE,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

### Artykuł 1

W dyrektywie 2007/59/WE wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w załączniku II wprowadza się następujące zmiany:
  - w pkt 1.2 „Wzrok”, tiret siódme otrzymuje brzmienie:  
„— widzenie okiem lewym i prawym: efektywne.”;
- 2) załącznik IV zastępuje się załącznikiem I do niniejszej dyrektywy;
- 3) W załączniku VI wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem II do niniejszej dyrektywy.

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 315 z 3.12.2007, s. 51.

#### Artykuł 2

Maszynistów, którzy uzyskali lub uzyskają swoje licencje zgodnie z dyrektywą 2007/59/WE przed datą rozpoczęcia stosowania, o której mowa w art. 3 ust. 1 niniejszej dyrektywy, uznaje się za spełniających jej wymogi.

#### Artykuł 3

1. Państwa członkowskie wprowadzają w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne konieczne do zapewnienia zgodności z niniejszą dyrektywą w terminie najpóźniej do dnia 1 lipca 2015 r. Niezwłocznie przekazują Komisji tekst tych przepisów.

Państwa członkowskie stosują te przepisy od dnia 1 stycznia 2016 r.

Przepisy przyjęte przez państwa członkowskie zawierają odniesienie do niniejszej dyrektywy lub odniesienie takie towarzyszy ich urzędowej publikacji. Metody dokonywania takiego odniesienia określane są przez państwa członkowskie.

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

3. Obowiązki w zakresie transpozycji i wdrożenia niniejszej dyrektywy nie mają zastosowania do Republiki Cypryjskiej i Republiki Malty, dopóki na ich terytoriach nie powstanie system kolei.

#### Artykuł 4

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

#### Artykuł 5

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do państw członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia 24 czerwca 2014 r.

W imieniu Komisji  
José Manuel BARROSO  
Przewodniczący

## ZAŁĄCZNIK I

## „ZAŁĄCZNIK IV

**OGÓLNA WIEDZA ZAWODOWA I WYMOGI DOTYCZĄCE UZYSKANIA LICENCJI**

Celem »szkolenia ogólnego« jest zapewnienie »ogólnych« kompetencji w zakresie wszystkich aspektów, które są istotne dla zawodu maszynisty. Szkolenie ogólne w tym zakresie będzie się koncentrować na podstawowej wiedzy i podstawowych zasadach mających zastosowanie niezależnie od rodzaju i charakteru taboru lub infrastruktury. Można je zorganizować bez ćwiczeń praktycznych.

Kompetencje w odniesieniu do określonych rodzajów taboru lub w odniesieniu do bezpieczeństwa i zasad eksploatacji oraz technik dotyczących danej infrastruktury nie wchodzi w skład kompetencji »ogólnych«. Szkolenia mające na celu zapewnienie kompetencji dotyczących określonego taboru lub infrastruktury odnoszą się do certyfikatu maszynisty i zostały określone w załącznikach V i VI.

Szkolenie ogólne obejmuje tematy 1)–7), wyszczególnione poniżej. Nie zostały one wymienione w kolejności pierwszeństwa.

Czasowniki użyte w wykazie wskazują charakter kompetencji, które ma opanować szkolona osoba. Ich znaczenie zostało opisane w poniższej tabeli:

Charakter kompetencji	Opis
wiedzieć, opisać	opisuje nabywanie wiedzy (dane, fakty) potrzebnej do zrozumienia wzajemnych powiązań
rozumieć, rozpoznać	opisuje rozpoznawanie i zapamiętywanie kontekstu, wykonywanie zadań i rozwiązywanie problemów w określonych ramach

- 1) Praca maszynisty, środowisko pracy, rola i odpowiedzialność maszynisty w procesie ruchu kolejowego, wymagania zawodowe i personalne dotyczące obowiązków maszynisty
  - a) znać zasadniczy kształt prawodawstwa i przepisy mające zastosowanie do ruchu kolejowego i bezpieczeństwa (wymagania i procedury dotyczące przyznawania uprawnień maszynistom, towarów niebezpiecznych, ochrony środowiska, ochrony przeciwpożarowej itp.);
  - b) rozumieć szczególne wymagania oraz wymagania zawodowe i personalne (głównie praca samodzielna, praca w systemie zmianowym w cyklu 24-godzinny, indywidualna ochrona i zabezpieczenia, czytanie i aktualizacja dokumentów itp.);
  - c) rozumieć zachowania zgodne z odpowiedzialnością za kluczowe kwestie bezpieczeństwa (leki, alkohol, narkotyki i inne substancje psychoaktywne, choroby, stres, zmęczenie itp.);
  - d) potrafić wskazać dokumenty referencyjne i operacyjne (np. zbiór przepisów, opis trasy, podręcznik maszynisty itp.);
  - e) określić odpowiedzialność i funkcje odpowiednich osób;
  - f) rozumieć znaczenie dokładności wykonywania zadań i metod pracy;
  - g) rozumieć bezpieczeństwo i higienę pracy (np. kodeks postępowania na torach i w ich pobliżu, kodeks postępowania w zakresie wsiadania do i wysiadania z pojazdu trakcyjnego, ergonomika, przepisy dotyczące bezpieczeństwa personelu, środki ochrony indywidualnej itp.);
  - h) znać umiejętności i zasady behawioralne (radzenie sobie ze stresem, sytuacje ekstremalne itp.);
  - i) znać zasady ochrony środowiska (prowadzenie pojazdu w sposób minimalizujący zanieczyszczenia środowiska itp.).
- 2) Technologie kolejowe, w tym zasady bezpieczeństwa stanowiące podstawę przepisów eksploatacyjnych
  - a) znać zasady, regulacje i przepisy dotyczące bezpieczeństwa działalności kolei;
  - b) określić odpowiedzialność i funkcje odpowiednich osób.
- 3) Podstawowe zasady dotyczące infrastruktury kolejowej
  - a) znać zasady i parametry systemowe i strukturalne;
  - b) znać ogólne charakterystyki torów, stacji, stacji rozrządowych;
  - c) znać budowle kolejowe (mosty, tunele, zwrotnice itp.);

- d) znać tryby pracy (np. ruch na linii jednotorowej, dwutorowej itp.);
  - e) znać systemy sterowania sygnalizacją i pociągiem;
  - f) znać urządzenia bezpieczeństwa (wykrywacze zagrzanych łożysk osiowych, wykrywacze dymu w tunelach itp.);
  - g) znać systemy zasilania trakcji (sieć trakcyjna, trzecia szyna itp.).
- 4) Podstawowe zasady dotyczące łączności operacyjnej
- a) znać znaczenie łączności oraz środków i procedur dotyczących łączności;
  - b) potrafić wskazać osoby, z którymi maszynista musi się kontaktować oraz ich role i odpowiedzialność (personel zarządcy infrastruktury, obowiązki służbowe pozostałych pracowników obsługi pociągu itp.);
  - c) identyfikować sytuacje/przyczyny, które wymagają uruchomienia łączności;
  - d) rozumieć metody łączności.
- 5) Pociągi, ich skład oraz wymogi techniczne dotyczące pojazdów trakcyjnych, wagonów towarowych i osobowych oraz innego taboru
- a) znać ogólne rodzaje trakcji (elektryczna, wysokoprężna, parowa itp.);
  - b) opisać układ pojazdu (wózki, pudła, kabina maszynisty, systemy ochrony itp.);
  - c) znać treść i systemy oznakowania;
  - d) znać dokumentację dotyczącą składu pociągu;
  - e) rozumieć systemy hamowania i obliczenia dotyczące ich skuteczności;
  - f) określić prędkość pociągu;
  - g) potrafić wskazać maksymalne obciążenie i siły na sprzęgu;
  - h) znać działanie i cel systemu zarządzania pociągiem.
- 6) Ogólne zagrożenia związane z ruchem kolejowym
- a) rozumieć zasady regulujące bezpieczeństwo ruchu;
  - b) znać zagrożenia związane z ruchem kolejowym oraz różne środki stosowane do ich ograniczania;
  - c) znać zdarzenia mające znaczenie dla bezpieczeństwa i rozumieć wymagane zachowania/reakcje;
  - d) znać procedury mające zastosowanie do wypadków z udziałem ludzi (np. ewakuacji).
- 7) Podstawowe zasady fizyki
- a) rozumieć siły działające na koła;
  - b) określić czynniki wpływające na przyspieszenie i skuteczność hamowania (warunki pogodowe, urządzenia hamulcowe, zmniejszona przyczepność, piaskowanie itp.);
  - c) rozumieć zasady dotyczące elektryczności (obwody, napięcie pomiarowe itp.).”
-

## ZAŁĄCZNIK II

Punkt 8 załącznika VI otrzymuje brzmienie:

## „8. TESTY JĘZYKOWE

Maszyniści, którzy muszą porozumiewać się z zarządcą infrastruktury w kluczowych kwestiach związanych z bezpieczeństwem, muszą posiadać umiejętności w zakresie języka wskazanego przez danego zarządcę infrastruktury. Ich umiejętności językowe muszą być na poziomie umożliwiającym im aktywne i skuteczne porozumiewanie się w sytuacjach rutynowych, trudnych oraz awaryjnych.

Muszą potrafić korzystać z metody przekazywania wiadomości i utrzymywania łączności określonej w TSI »Ruch kolejowy«. Maszyniści muszą posiadać umiejętność rozumienia (zarówno słuchając, jak i czytając) oraz porozumiewania się (zarówno ustnego, jak i pisemnego) zgodnie z poziomem B1 według europejskiego systemu opisu kształcenia językowego ustanowionego przez Radę Europy <sup>(1)</sup>.

<sup>(1)</sup> *Common European Framework of Reference for Languages: Learning, Teaching, Assessment*, 2001 (Cambridge University Press for the English version ISBN 0-521-00531-0). Dokument jest również dostępny na stronie internetowej CEDEFOP:

<http://europass.cedefop.europa.eu/en/resources/european-language-levels-cefr>.”

---