

21.2.2014

A7-0015/ 001-102

## **POPRAWKI 001-102**

Poprawki złożyła Komisja Transportu i Turystyki

### **Sprawozdanie**

**Michael Cramer**

Bezpieczeństwo kolei

**A7-0015/2014**

Wniosek dotyczący dyrektywy (COM(2013)0031 – C7-0028/2013 – 2013/0016(COD))

---

### **Poprawka 1**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**

**Motyw 1 a (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*(1a) Kolej jest już najbezpieczniejszym środkiem transportu w Unii, a w ciągu ostatnich dekad poprawiła swoje wyniki w zakresie bezpieczeństwa. Podczas gdy wydajność transportowa wzrosła z 200 mld pasażerokilometrów w 1970 r. do obecnych 300 mld, średnia roczna liczba zgonów pasażerów kolei spadła w tym samym okresie z 400 do poniżej 100.*

### **Poprawka 2**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**

**Motyw 1 b (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*(1b) Bezpieczeństwo należy zapewniać nie tylko pasażerom i pracownikom, w tym pracownikom wykonawców, ale również osobom korzystającym z przejazdów*

*kolejowych oraz osobom mieszkającym w pobliżu linii kolejowych.*

### **Poprawka 3**

**Wniosek dotyczący dyrektywy  
Motyw 1 c (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

***(1c) Należy nadal poprawiać poziom bezpieczeństwa kolei w oparciu o postęp techniczny i naukowy oraz przy uwzględnieniu oczekiwanego wzrostu konkurencyjności transportu kolejowego.***

### **Poprawka 4**

**Wniosek dotyczący dyrektywy  
Motyw 1 d (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

***(1d) Sektor kolei w Unii przechodzi głębokie przemiany, wprowadzone między innymi za sprawą trzech unijnych pakietów kolejowych przyjmowanych od początku lat dziewięćdziesiątych XX w. Stopniowe tworzenie jednolitego europejskiego obszaru kolejowego wiąże się z mnożeniem się podmiotów, zwiększonym angażowaniem podwykonawców oraz częstszym wchodzeniem na rynek nowych podmiotów. W kontekście większej złożoności bezpieczeństwa zależy przede wszystkim od interakcji między wszystkimi podmiotami, tj. przedsiębiorstwami kolejowymi, zarządcami infrastruktury, branżą kolejową oraz organami ds. bezpieczeństwa. Przepisy dotyczące bezpieczeństwa powinny uwzględniać rozwój sytuacji i zakładać odpowiednie procedury i narzędzia w zakresie informowania, zarządzania i reagowania w sytuacjach awaryjnych.***

## Poprawka 5

### Wniosek dotyczący dyrektywy

#### Motyw 2

*Tekst proponowany przez Komisję*

(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.

*Poprawka*

(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. ***Trwający proces tworzenia jednolitego rynku usług transportu kolejowego skutkuje mnożeniem się różnych podmiotów oraz interfejsów komunikacyjnych. Aby zagwarantować bezpieczeństwo kolei w tych warunkach, należy dokonać*** dogłębnej zmiany tej dyrektywy.

## Poprawka 6

### Wniosek dotyczący dyrektywy

#### Motyw 2 a (nowy)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

***(2a) Biorąc pod uwagę istniejące różnice między wymogami w zakresie bezpieczeństwa, które mają wpływ na optymalne funkcjonowanie transportu kolejowego w Unii, szczególnie ważne jest kontynuowanie procesu harmonizowania przepisów eksploatacyjnych oraz przepisów bezpieczeństwa, jak również przepisów dotyczących dochodzenia w sprawach wypadków.***

## Poprawka 7

### Wniosek dotyczący dyrektywy

#### Motyw 2 b (nowy)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

**(2b) Harmonizacja nie powinna jednak stanowić zagrożenia dla obecnego poziomu bezpieczeństwa w żadnym z państw członkowskich.**

## **Poprawka 8**

### **Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 2 c (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

**(2c) Właściwe egzekwowanie i dalsze ulepszanie dyrektywy Rady 96/49/WE<sup>12a</sup> oraz dyrektywy 2008/68/WE Parlamentu Europejskiego i Rady<sup>12b</sup> jest niezmiernie istotne z perspektywy bezpieczeństwa kolei oraz ochrony życia, zdrowia publicznego i środowiska.**

---

<sup>12a</sup> Dyrektywa Rady 96/49/WE z dnia 23 lipca 1996 r. w sprawie zbliżania ustawodawstw państw członkowskich w zakresie kolejowego transportu towarów niebezpiecznych (Dz.U. L 235 z 17.9.1996, s. 25).

<sup>12b</sup> Dyrektywa 2008/68/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 24 września 2008 r. w sprawie transportu lądowego towarów niebezpiecznych (Dz.U. L 260 z 30.9.2008, s. 13).

## **Poprawka 9**

### **Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 3**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

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

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

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.

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.

## Poprawka 10

### Wniosek dotyczący dyrektywy

#### Motyw 4

*Tekst proponowany przez Komisję*

(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.

*Poprawka*

(4) Poziom bezpieczeństwa w systemie kolei Unii jest ogólnie wysoki, zwłaszcza w porównaniu z transportem drogowym. **Na tyle, na ile to praktycznie możliwe,** należy nadal poprawiać poziom bezpieczeństwa w oparciu o postęp techniczny i naukowy oraz przy uwzględnieniu oczekiwanego wzrostu konkurencyjności transportu kolejowego.

## Poprawka 11

### Wniosek dotyczący dyrektywy

#### Motyw 4 a (nowy)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

**(4a) Bezpieczeństwo zależy przede wszystkim od interakcji między infrastrukturą kolejową, operacjami, producentami oraz organami ds. bezpieczeństwa. Powinno się stosować i**

*rozwijać właściwe narzędzia służące do gwarantowania i zwiększania bezpieczeństwa.*

## Poprawka 12

### Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 5

*Tekst proponowany przez Komisję*

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

*Poprawka*

(5) **Wszystkie** podmioty systemu kolei **powinny** ponosić pełną odpowiedzialność za bezpieczeństwo systemu, każdy w swoim zakresie. Państwa członkowskie powinny dokonać jasnego rozróżnienia między odpowiedzialnością bezpośrednią za bezpieczeństwo a zadaniem krajowego organu ds. bezpieczeństwa, polegającym na stworzeniu krajowych ram regulacyjnych i nadzorowaniu działalności wszystkich operatorów.

## Poprawka 13

### Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 6

*Tekst proponowany przez Komisję*

(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**

*Poprawka*

(6) Odpowiedzialność zarządców infrastruktury i przedsiębiorstw kolejowych za funkcjonowanie systemu kolei nie wyklucza ponoszenia przez inne podmioty, takie jak producenci, przewoźnicy, nadawcy, napelniający, załadowcy, **rozładowcy, odbiorcy**, podmioty odpowiedzialne za utrzymanie, dostawcy usług utrzymania, **właściciele pojazdów**, posiadacze **pojazdów**, dostawcy usług i podmioty zamawiające, odpowiedzialności za ich produkty lub

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.

usługi **lub za stosowanie środków kontroli ryzyka**. W celu uniknięcia ryzyka, że obowiązki te nie **będą należycie** wypełniane, każdemu podmiotowi należy odpowiednio powierzyć odpowiedzialność w jego obszarze działalności **w drodze porozumień umownych**. Każdy podmiot systemu kolei powinien być odpowiedzialny wobec pozostałych podmiotów, **w tym właściwych władz**, za kompletne i rzetelne przekazywanie wszystkich **odnośnych** informacji, które **są niezbędne** dla **zapewnienia bezpiecznego eksploataowania pojazdu**, w szczególności informacji na temat statusu i historii pojazdu, jego dokumentacji utrzymania, identyfikowalności operacji załadunku oraz listów przewozowych.

#### Poprawka 14

##### Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 6 a (nowy)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

**(6a) Poważne wypadki z udziałem wagonów towarowych dowiodły, że niezbędne są obowiązkowe, zharmonizowane na szczeblu europejskim przepisy dotyczące częstotliwości i interwałów działań w zakresie utrzymania kolejowych wagonów towarowych, taboru pasażerskiego oraz lokomotyw.**

#### Poprawka 15

##### Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 7 a (nowy)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

**(7a) W ciągu ostatnich dekad spadła intensywność współpracy między producentami, dostawcami usług utrzymania oraz przedsiębiorstwami kolejowymi. Stwarza to potrzebę harmonizacji w zakresie minimalnej**

*częstotliwości działań w zakresie utrzymania oraz wymogów jakościowych celem zapewnienia bezpieczeństwa całego systemu kolei.*

## Poprawka 16

### Wniosek dotyczący dyrektywy

#### Motyw 8

*Tekst proponowany przez Komisję*

(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.

*Poprawka*

(8) Stopniowo wprowadzone zostały wspólne wymagania bezpieczeństwa (CST) i CSM, aby zapewnić utrzymanie wysokiego poziomu bezpieczeństwa oraz jego poprawę. 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.

## Poprawka 17

### Wniosek dotyczący dyrektywy

#### Motyw 9

*Tekst proponowany przez Komisję*

(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

*Poprawka*

(9) Przepisy krajowe, często oparte na krajowych normach technicznych, stopniowo **zastępuje się** przepisami utworzonymi w oparciu o wspólne normy, określone w CST, CSM i technicznych specyfikacjach interoperacyjności (TSI). W celu wyeliminowania przeszkód dla interoperacyjności należy stopniowo ograniczać liczbę przepisów krajowych w wyniku objęcia zakresem TSI całego systemu kolei Unii i uregulowania otwartych punktów w TSI. W tym celu państwa członkowskie **muszą** na bieżąco



aktualizować swoje systemy przepisów krajowych, uchylać nieaktualne przepisy i informować o tym Komisję oraz Agencję.

aktualizować swoje systemy przepisów krajowych, uchylać nieaktualne przepisy i informować o tym **bez zbędnej zwłoki** Komisję oraz Agencję.

## Poprawka 18

### Wniosek dotyczący dyrektywy

#### Motyw 10

##### *Tekst proponowany przez Komisję*

(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.

##### *Poprawka*

(10) Wobec stopniowego podejścia do usuwania przeszkód dla interoperacyjności systemu kolei **przy jednoczesnym utrzymaniu wysokiego poziomu bezpieczeństwa kolei** oraz **wobec** niezbędnego w związku z tym czasu na przyjęcie TSI należy podjąć kroki celem uniknięcia sytuacji, w której państwa członkowskie przyjmowałyby nowe przepisy krajowe lub realizowały projekty zwiększające heterogeniczność obecnego systemu. System zarządzania bezpieczeństwem uznano za skuteczne narzędzie zapobiegania wypadkom. **Państwa członkowskie, Europejska Agencja Kolejowa (zwana dalej „Agencją”) oraz** przedsiębiorstwa kolejowe są odpowiedzialne za natychmiastowe podejmowanie działań naprawczych w celu zapobiegania powtarzaniu się wypadków. Państwa członkowskie nie powinny zmniejszać odpowiedzialności przedsiębiorstw kolejowych poprzez wprowadzanie nowych przepisów krajowych bezpośrednio po wypadku.

## Poprawka 19

### Wniosek dotyczący dyrektywy

#### Motyw 10 a (nowy)

##### *Tekst proponowany przez Komisję*

##### *Poprawka*

**(10a) Systemy sterowania pociągiem oraz sygnalizacji odgrywają kluczową rolę w**

*zapewnianiu bezpieczeństwa kolei.  
Zharmonizowany rozwój i wdrożenie  
europejskiego systemu zarządzania  
ruchem kolejowym (ERTMS) w unijnej  
sieci kolejowej stanowi ważny wkład w  
poprawę poziomów bezpieczeństwa.*

## **Poprawka 20**

### **Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 11 a (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*(11a) Przedsiębiorstwa kolejowe i zarządcy infrastruktury powinni ustanowić w ramach własnych procedur zapewniania bezpieczeństwa zasadę „just culture” w celu czynnego zachęcania personelu do zgłaszania wypadków, incydentów i zdarzeń potencjalnie wypadkowych związanych z bezpieczeństwem, przy czym osoby zgłaszające nie powinny być narażone na ryzyko kary lub dyskryminacji. Zasada „just culture” umożliwia przemysłowi kolejowemu wyciąganie wniosków z wypadków, incydentów i zdarzeń potencjalnie wypadkowych, a tym samym poprawę bezpieczeństwa pracowników i pasażerów kolei.*

## **Poprawka 21**

### **Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 12**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

(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

(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.

bezpieczeństwa. Certyfikat bezpieczeństwa powinien zawierać potwierdzenie ustanowienia przez przedsiębiorstwo kolejowe systemu zarządzania bezpieczeństwem i jego zdolności do spełnienia wymogów właściwych norm i przepisów bezpieczeństwa ***we wszystkich państwach członkowskich, w których działa przedsiębiorstwo***. W odniesieniu do międzynarodowych usług transportowych powinno wystarczać jednorazowe zatwierdzenie systemu zarządzania bezpieczeństwem na poziomie Unii ***lub zatwierdzenie dla obszaru, którego infrastrukturę kolejową będzie użytkowało przedsiębiorstwo kolejowe***.

## Poprawka 22

### Wniosek dotyczący dyrektywy

#### Motyw 13

*Tekst proponowany przez Komisję*

(13) W oparciu o dyrektywę 2004/49/WE ustanowiono ujednoczone 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.

*Poprawka*

(13) W oparciu o dyrektywę 2004/49/WE ustanowiono ***minimalne*** ujednoczone metody w zakresie monitorowania, oceny zgodności, nadzoru oraz wyceny i oceny ryzyka, które mają zastosowanie do przedsiębiorstw kolejowych oraz krajowych organów ds. bezpieczeństwa. Te ramy regulacyjne są wystarczająco dopracowane, aby stopniowo wprowadzić jednolity certyfikat bezpieczeństwa, ważny w całej Unii, ***w obrębie określonych obszarów działalności***. Dzięki ograniczeniu obciążeń administracyjnych dla przedsiębiorstw kolejowych, przejście na jednolity certyfikat bezpieczeństwa powinno sprawić, że system kolei będzie skuteczniejszy i wydajniejszy, ***co uczyni transport kolejowy bardziej konkurencyjnym w kontekście konkurencji intermodalnej***.

## Poprawka 23

### Wniosek dotyczący dyrektywy

## Motyw 16

*Tekst proponowany przez Komisję*

(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.

*Poprawka*

(16) ***Przeszkolenie i kwalifikacje personelu kolejowego są kluczowym czynnikiem dla bezpieczeństwa kolei. Przedsiębiorstwa kolejowe powinny dopilnować, aby ich personel był odpowiednio wykwalifikowany i przeszkolony oraz aby posiadał odpowiednie certyfikaty, również w przypadku działania w obrębie sieci innego państwa członkowskiego. Krajowe organy ds. bezpieczeństwa powinny monitorować i egzekwować wymogi w tym zakresie.*** Certyfikacja personelu kolejowego *może stanowić* dla nowych operatorów barierę. 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.

## Poprawka 24

**Wniosek dotyczący dyrektywy  
Motyw 17 a (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

***(17a) Agencja wraz z ekspertami branżowymi powinna, uwzględniając doświadczenie sektora lotniczego, opracować wspólną metodę oceny bezpieczeństwa służącą określeniu kluczowych składowych bezpieczeństwa.***

## Poprawka 25

**Wniosek dotyczący dyrektywy  
Motyw 18**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

(18) Krajowe organy ds. bezpieczeństwa

(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 zadecydować o połączeniu zasobów kadrowych i innych zasobów ich odpowiednich krajowych organów ds. bezpieczeństwa.

powinny być całkowicie niezależne pod względem organizacyjnym, struktury prawnej i procesu decyzyjnego od wszelkich przedsiębiorstw kolejowych, zarządców infrastruktury, wnioskodawców **lub** podmiotów zamawiających. Powinny one wykonywać swoje zadania w sposób przejrzysty i niedyskryminujący, współpracować z Agencją w celu stworzenia jednolitego obszaru kolejowego **o wysokim poziomie bezpieczeństwa kolei** i wzajemnie koordynować swe kryteria podejmowania decyzji. **W celu zrealizowania swoich zadań krajowe organy ds. bezpieczeństwa muszą dysponować wystarczającymi środkami budżetowymi oraz wystarczającą liczbą dobrze przeszkolonego personelu.** W celu zwiększenia efektywności dwa państwa członkowskie (lub większa ich liczba) mogą zadecydować o połączeniu zasobów kadrowych i innych zasobów ich odpowiednich krajowych organów ds. bezpieczeństwa.

## Poprawka 26

### Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 18 a (nowy)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

***(18a) Aby stworzyć jednolity europejski obszar kolejowy oraz poprawić bezpieczeństwo kolei, niezbędne jest wprowadzenie jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa. Wymaga to jasnego podziału zadań i obowiązków między Agencją a krajowe organy ds. bezpieczeństwa. Agencja powinna stać się punktem kompleksowej obsługi w zakresie certyfikatów bezpieczeństwa w Unii, wykorzystującym cenną wiedzę ekspercką, wiedzę lokalną oraz doświadczenie krajowych organów ds. bezpieczeństwa. Powinna ona przekazywać konkretne zadania i obowiązki krajowym organom ds. bezpieczeństwa na podstawie porozumień***

*umownych, o których mowa w rozporządzeniu [...] [rozporządzenie w sprawie Europejskiej Agencji Kolejowej], ale powinna posiadać wyłączne kompetencje w zakresie wydawania, odnawiania, zmiany lub unieważniania certyfikatów bezpieczeństwa zarówno dla przedsiębiorstw kolejowych, jak i zarządców infrastruktury.*

## Poprawka 27

Wniosek dotyczący dyrektywy  
Motyw 19 a (nowy)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*(19a) Przestrzeganie przepisów dotyczących czasu pracy, jazdy i odpoczynku maszynistów oraz personelu kolejowego wykonującego zadania związane z bezpieczeństwem jest istotne z perspektywy bezpieczeństwa kolei oraz uczciwej konkurencji. Krajowe organy ds. bezpieczeństwa powinny ponosić odpowiedzialność za egzekwowanie i kontrolowanie stosowania tych przepisów, również w odniesieniu do operacji transgranicznych. Agencja powinna opracować urządzenie pokładowe rejestrujące czas jazdy i odpoczynku maszynistów. Krajowe organy ds. bezpieczeństwa powinny posiadać kompetencje w zakresie transgranicznego monitorowania czasu jazdy i odpoczynku.*

## Poprawka 28

Wniosek dotyczący dyrektywy  
Motyw 20

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

(20) Poważne wypadki kolejowe **zdarzają** się rzadko, mogą one jednak mieć katastrofalne skutki i wywołują zaniepokojenie opinii publicznej co do bezpieczeństwa systemu kolei. Należy

(20) Poważne wypadki kolejowe **zdarzają** się rzadko, mogą one jednak mieć katastrofalne skutki i wywołują zaniepokojenie opinii publicznej co do bezpieczeństwa systemu kolei. Należy

więc badać wszystkie takie wypadki pod kątem bezpieczeństwa w celu uniknięcia ich powtarzania się, a wyniki dochodzeń publikować. Inne wypadki i incydenty również powinny być przedmiotem dochodzeń w zakresie bezpieczeństwa, w przypadkach gdy mogą stanowić znaczące zdarzenia poprzedzające poważne wypadki.

więc badać wszystkie takie wypadki pod kątem bezpieczeństwa w celu uniknięcia ich powtarzania się, a wyniki dochodzeń publikować **i umieszczać w sporządzanych regularnie sprawozdaniach**. Inne wypadki i incydenty również powinny być przedmiotem dochodzeń w zakresie bezpieczeństwa, w przypadkach gdy mogą stanowić znaczące zdarzenia poprzedzające poważne wypadki. ***W celu zidentyfikowania takich zdarzeń poprzedzających przedsiębiorstwa kolejowe i zarządcy infrastruktury ustanawiają zasadę „just culture”, zdefiniowaną w art. 3.***

### **Poprawka 29**

#### **Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 20 a (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

***(20a) System bezpieczeństwa kolei opiera się na ustaleniach i wnioskach sformułowanych podczas badania wypadków i incydentów w przeszłości, co wymaga bezwzględnego stosowania przepisów w zakresie zachowania poufności, aby zapewnić dostępność cennych źródeł informacji w przyszłości. W związku z tym informacje szczególnie chronione dotyczące bezpieczeństwa powinny być objęte odpowiednią ochroną.***

### **Poprawka 30**

#### **Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 20 b (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

***(20b) W związku z wypadkami kolejowymi można mówić o różnych interesach społecznych, takich jak konieczność zapobiegania wypadkom w przyszłości oraz sprawne funkcjonowanie wymiaru sprawiedliwości. Mają one wymiar szerszy***

*niż partykularne interesy zaangażowanych stron i konkretne rozpatrywane zdarzenie. Prawdłowa równowaga pomiędzy wszystkimi interesami jest niezbędna do zagwarantowania ogólnej korzyści społecznej.*

### **Poprawka 31**

**Wniosek dotyczący dyrektywy  
Motyw 21 a (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*(21a) Sektor kolei powinien również promować system bezsankcyjny ułatwiający spontaniczne zgłaszanie zdarzeń i tym samym wspomagający upowszechnienie zasady „just culture”.*

### **Poprawka 32**

**Wniosek dotyczący dyrektywy  
Motyw 21 b (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*(21b) Dla zapobiegania wypadkom i incydom istotne znaczenie ma możliwie jak najszybsze przekazywanie stosownych informacji, w tym w szczególności sprawozdań i zaleceń w zakresie bezpieczeństwa wynikających z dochodzenia w zakresie bezpieczeństwa.*

### **Poprawka 33**

**Wniosek dotyczący dyrektywy  
Motyw 21 c (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*(21c) W razie wypadku kolejowego trudno jest zidentyfikować ofiary i osoby do kontaktu lub krewnych, ponieważ operator zazwyczaj nie zna tożsamości*



*ofiar. Jednak w odniesieniu do niektórych usług kolejowych na terenie Unii, w przypadku których wymagane jest dokonanie wcześniejszej rezerwacji lub w przypadku których przed wejściem do pociągu pasażerowie są poddawani kontroli bezpieczeństwa, byłoby wskazane, gdyby operator dysponował listą pasażerów i personelu pokładowego wyłącznie w celu nawiązania szybkiego kontaktu z rodzinami lub osobami do kontaktu. Dlatego należy przyznać Agencji uprawnienie do opracowywania systemów umożliwiających integrację takich informacji w systemach rezerwacji dla pasażerów. Konieczne jest ponadto, by agencje krajowe opracowały plany awaryjne obejmujące służby ratunkowe, plany dostępu, dotarcie ratowników na miejsce wypadku oraz plan pomocy ofiarom. Agencja może współpracować z agencjami krajowymi i udzielać im wsparcia przy opracowywaniu tych planów z uwzględnieniem najlepszych praktyk. Operator powinien również dysponować planem niesienia pomocy ofiarom.*

#### Poprawka 34

##### Wniosek dotyczący dyrektywy

##### Motyw 22

###### *Tekst proponowany przez Komisję*

(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

###### *Poprawka*

(22) Aby zwiększyć efektywność działania organu dochodzeniowego oraz ułatwić mu wykonywanie jego obowiązków, należy umożliwić temu organowi, ***jak również Agencji – na jej wniosek***, możliwie szybki dostęp do miejsca wypadku, w stosownych przypadkach w porozumieniu z organem wymiaru sprawiedliwości. ***Wszystkie zaangażowane strony, w tym Agencja, powinny przekazywać wszelkie istotne informacje, których organ dochodzeniowy potrzebuje do wykonania swych działań.*** Raporty z dochodzeń oraz wszelkie ustalenia i zalecenia dostarczają istotnych

podjętych działań przekazywane organowi dochodzeniowemu.

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.

### Poprawka 35

#### Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 25

##### *Tekst proponowany przez Komisję*

(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 jednoczesne, terminowe i odpowiednie przekazanie stosownych dokumentów Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.

##### *Poprawka*

(25) W celu uzupełnienia i zmiany innych niż istotne elementów niniejszej dyrektywy należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjęcia aktów zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej w odniesieniu do wspólnych metod oceny bezpieczeństwa i ich zmiany oraz zmiany wspólnych wskaźników bezpieczeństwa i wspólnych wymagań bezpieczeństwa. Szczególnie ważne jest, aby w czasie prac przygotowawczych Komisja prowadziła stosowne konsultacje **z partnerami społecznymi, a zwłaszcza krajowymi organami ds. bezpieczeństwa**, w tym na poziomie ekspertów. Przygotowując i opracowując akty delegowane, Komisja powinna zapewnić jednoczesne, terminowe i odpowiednie przekazanie stosownych dokumentów Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.

### Poprawka 36

#### Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 1 – ustęp 1 – wprowadzenie

##### *Tekst proponowany przez Komisję*

Niniejsza dyrektywa ustanawia przepisy, których celem jest zapewnienie rozwoju i doskonalenia bezpieczeństwa kolei Unii oraz poprawienie dostępu do rynku dla

##### *Poprawka*

Niniejsza dyrektywa ustanawia **minimalne** przepisy, **które państwa członkowskie mogą rozszerzać tylko zgodnie z art. 8 i** których celem jest zapewnienie rozwoju i

usług transportu kolejowego, poprzez:

*dalszego* doskonalenia bezpieczeństwa kolei Unii oraz poprawienie dostępu do rynku dla usług transportu kolejowego, poprzez:

### Poprawka 37

#### Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 1 – litera c

*Tekst proponowany przez Komisję*

c) rozwijanie wspólnych wymagań bezpieczeństwa i wspólnych metod oceny bezpieczeństwa, mając na celu **stopniową likwidację potrzeby istnienia** przepisów krajowych;

*Poprawka*

c) rozwijanie wspólnych wymagań bezpieczeństwa i wspólnych metod oceny bezpieczeństwa, mając na celu **większą harmonizację** przepisów krajowych **na wysokim poziomie bezpieczeństwa**;

### Poprawka 38

#### Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 1 – litera e a (nowa)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

**ea) wprowadzenie jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa, który w ramach określonych obszarów działalności jest ważny i uznawany we wszystkich państwach członkowskich;**

### Poprawka 39

#### Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 1 – litera e b (nowa)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

**eb) wymaganie od Agencji, aby publikowała wytyczne dotyczące bezpieczeństwa kolei oraz certyfikacji bezpieczeństwa, w tym zestawienia przykładów dobrych praktyk, w szczególności w odniesieniu do transportu transgranicznego.**

## Poprawka 40

### Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 2 – ustęp 2 – litera a

*Tekst proponowany przez Komisję*

a) sieci metra, tramwajów i systemy kolei lekkiej;

*Poprawka*

a) sieci metra, tramwajów, **tramwajów dwusystemowych** i systemy kolei lekkiej;

*(Uwaga do tłumaczy na język niemiecki: proszę przetłumaczyć ten fragment tak jak w poprawce 131: „Untergrundbahn-, Straßenbahn- sowie Stadtbahnsysteme”.)*

## Poprawka 41

### Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 2 – ustęp 3 – litera b a (nowa)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

**ba) infrastruktury kolei lekkiej wykorzystywanej sporadycznie przez pojazdy kolei ciężkiej w warunkach eksploatacyjnych systemu kolei lekkiej, w przypadkach gdy wykorzystanie tej infrastruktury przez te pojazdy jest konieczne wyłącznie ze względu na zachowanie łączalności;**

## Poprawka 42

### Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 2 – ustęp 3 – litera b b (nowa)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

**bb) taboru kolejowego, który stracił autoryzację i jest w danej chwili kierowany do terminalu lub na teren, gdzie będzie mógł uzyskać ponowną autoryzację;**

## Poprawka 43

### Wniosek dotyczący dyrektywy

## Artykuł 3 – litera a

*Tekst proponowany przez Komisję*

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

*Poprawka*

a) „system kolei **Unii**” oznacza **unijny** system kolei **konwencjonalnej oraz dużych prędkości** zdefiniowany w art. 2 dyrektywy [xx w sprawie interoperacyjności systemu kolei];

## Poprawka 44

### Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 3 – litera b

*Tekst proponowany przez Komisję*

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

*Poprawka*

b) „zarządca infrastruktury” oznacza zarządcę infrastruktury zdefiniowanego w art. 3 dyrektywy **Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE**<sup>14</sup>;

---

<sup>14</sup> Dz.U. L 75 z 15.3.2001, s. 29.

---

<sup>14</sup> **Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE z dnia 21 listopada 2012 r. w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego** (Dz.U. L 343 z 14.12.2012, s. 32).

## Poprawka 45

### Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 3 – litera c

*Tekst proponowany przez Komisję*

c) „przedsiębiorstwo kolejowe” oznacza przedsiębiorstwo kolejowe zdefiniowane w art. 2 dyrektywy **2001/14/WE** oraz każde publiczne lub prywatne przedsiębiorstwo, którego działalność polega na świadczeniu kolejowych przewozów towarowych lub pasażerskich, z zastrzeżeniem, że przedsiębiorstwo to musi zapewnić trakcję; obejmuje to także takie przedsiębiorstwa, które zapewniają wyłącznie trakcję;

*Poprawka*

c) „przedsiębiorstwo kolejowe” oznacza przedsiębiorstwo kolejowe zdefiniowane w art. 3 dyrektywy **2012/34/UE** oraz każde publiczne lub prywatne przedsiębiorstwo, którego działalność polega na świadczeniu kolejowych przewozów towarowych lub pasażerskich, z zastrzeżeniem, że przedsiębiorstwo to musi zapewnić trakcję; obejmuje to także takie przedsiębiorstwa, które zapewniają wyłącznie trakcję;

## Poprawka 46

### Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 3 – litery c a oraz c b (nowe)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*ca) „obszar działalności” oznacza sieć lub sieci w państwie członkowskim lub w grupie państw członkowskich, w obrębie której lub których przedsiębiorstwo kolejowe zamierza prowadzić działalność;*

*cb) „odizolowana sieć kolejowa” oznacza sieć kolejową państwa członkowskiego lub część takiej sieci, której szerokość międzytorza wynosi 1 520 mm, która jest geograficznie lub technicznie odrębna od sieci europejskiej o standardowej nominalnej szerokości międzytorza (1 435 mm – zwanej dalej „standardową szerokością międzytorza”) i która jest, wraz z państwami trzecimi, dobrze zintegrowana z siecią kolejową o szerokości międzytorza wynoszącej 1 520 mm, lecz jest odizolowana od unijnej sieci standardowej;*

## Poprawka 47

### Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 3 – litera f

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

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

*(Nie dotyczy polskiej wersji językowej).*

## Poprawka 48

### Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 3 – litera f a (nowa)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*fa) „wspólne wskaźniki bezpieczeństwa (CSI)” oznaczają wspólny zestaw danych dotyczących bezpieczeństwa kolei, zgromadzonych w celu ułatwienia monitorowania poziomu bezpieczeństwa kolei oraz spełnienia wspólnych wymagań bezpieczeństwa (CST);*

#### **Poprawka 49**

##### **Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 3 – litera h**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

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

h) „przepisy krajowe” oznaczają wszystkie wiążące przepisy, **które zgłosiło państwo członkowskie i które zawierają** wymogi w zakresie bezpieczeństwa kolei, wymogi **operacyjne lub** techniczne nałożone na szczeblu państwa członkowskiego i dotyczące **podmiotów** kolejowych, niezależnie od organu, który **te przepisy** wydał;

#### **Poprawka 50**

##### **Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 3 – litera i**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

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

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

#### **Poprawka 51**

##### **Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 3 – litera k**

*Tekst proponowany przez Komisję*

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;

*Poprawka*

k) „wypadek” oznacza niechciane lub niezamierzone nagłe zdarzenie lub ciąg takich zdarzeń, które mają dotkliwe konsekwencje; wypadki dzielą się na następujące kategorie: kolizje, wykolejenia, wypadki na przejazdach, wypadki z udziałem osób, **w tym osób niebędących pasażerami**, spowodowane przez tabor kolejowy będący w ruchu, **również na stacjach rozrządowych oraz podczas prowadzenia prac w zakresie utrzymania torów**, pożary i inne;

## **Poprawka 52**

**Wniosek dotyczący dyrektywy  
Artykuł 3 – litera n a (nowa)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

**na) „praktycznie możliwa” w odniesieniu do czynności oznacza, że dana czynność w świetle analizy kosztów i korzyści nie prowadzi do nieproporcjonalnego wkładu pod względem kosztów lub czasu wdrożenia, w stosunku do wytyczonego celu w zakresie bezpieczeństwa;**

## **Poprawka 53**

**Wniosek dotyczący dyrektywy  
Artykuł 3 – litera n b (nowa)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

**nb) „inne strony” oznaczają osoby wykonujące zewnętrzne działania na interfejsach z systemem kolei, które mogą powodować ryzyko mające bezpośredni wpływ na działalność i które muszą być kontrolowane przez zarządców infrastruktury oraz przedsiębiorstwa kolejowe;**



## Poprawka 54

### Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 3 – litera p a (nowa)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*pa) „transgraniczne systemy kolei”  
oznaczają systemy kolei, które świadczą  
usługi transportowe między najbliższymi  
węzłami miejskimi po dwóch stronach  
granicy;*

## Poprawka 55

### Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 3 – litera s

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

s) „**posiadacz**” oznacza osobę fizyczną lub prawną, która, będąc właścicielem pojazdu, jest jako taka zarejestrowana w **krajowym rejestrze** pojazdów, o którym mowa w art. 43 dyrektywy XX w sprawie interoperacyjności systemu kolei;

s) „**właściciel**” oznacza osobę fizyczną lub prawną, która, będąc właścicielem pojazdu, jest jako taka zarejestrowana w **rejestrach** pojazdów, o **których** mowa w art. 43 **i art. 43a** dyrektywy XX w sprawie interoperacyjności systemu kolei;

## Poprawka 56

### Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 3 – litera u

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

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;

u) „pojazd” oznacza pojazd kolejowy zdolny do poruszania się na kołach po liniach kolejowych, z napędem lub bez. Pojazd składa się z co najmniej jednego podsystemu strukturalnego i funkcjonalnego;

## Poprawka 57

### Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 3 – litera v

*Tekst proponowany przez Komisję*

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;

*Poprawka*

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

## **Poprawka 58**

**Wniosek dotyczący dyrektywy  
Artykuł 3 – litera x a (nowa)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

**xa) „rozładowca” oznacza przedsiębiorstwo, które zabiera kontener z wagonu lub rozładowuje zapakowane towary z wagonu lub kontenera, lub wyjmuje towary ze zbiornika, wagonu lub kontenera;**

## **Poprawka 59**

**Wniosek dotyczący dyrektywy  
Artykuł 3 – litera y a (nowa)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

**ya) „zasada «just culture»” oznacza procedurę, która ma zostać wprowadzona w celu aktywnego zachęcania personelu do zgłaszania wypadków, incydentów oraz zdarzeń potencjalnie wypadkowych związanych z bezpieczeństwem, przy czym personel wciąż ponosi odpowiedzialność za umyślne przewinienia i rażące niedbalstwo. Osoby takie nie powinny być karane ani dyskryminowane z powodu popełnienia nieumyślnych błędów lub ujawnienia takich informacji. Zasada „just culture” umożliwi przemysłowi kolejowemu wyciąganie wniosków z wypadków, incydentów i zdarzeń potencjalnie wypadkowych, a tym samym**

*poprawę bezpieczeństwa pracowników i pasażerów kolei;*

## Poprawka 60

### Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 3 – litera y b (nowa)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*yb) „odbiorca” oznacza osobę fizyczną lub prawną określoną tak w liście przewozowym, która otrzymuje towary oraz list przewozowy;*

## Poprawka 61

### Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 3 – litera y c (nowa)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*yc) „przewoźnik” oznacza przedsiębiorstwo, z którym nadawca lub pasażer zawarł umowę przewozu, lub następcę przewoźnika ponoszącego odpowiedzialność z tytułu takiej umowy;*

## Poprawka 62

### Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 4

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

Rola podmiotów systemu kolei w rozwoju i poprawie bezpieczeństwa kolei

1. Państwa członkowskie oraz Agencja **zapewnia** zasadnicze utrzymanie bezpieczeństwa kolei oraz, **w miarę praktycznych możliwości**, stałą jego poprawę, uwzględniając rozwój prawodawstwa Unii, postęp naukowo-techniczny oraz przyznając priorytet zapobieganiu poważnym wypadkom.

Rola podmiotów systemu kolei w rozwoju i poprawie bezpieczeństwa kolei

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

priorytet zapobieganiu poważnym wypadkom.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

zarządcę infrastruktury.

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**, załadowcy i napełniający, którzy odgrywają rolę w procesie bezpiecznego załadunku,

c) producenci, którzy są odpowiedzialni za zaprojektowanie i wykonanie bezpiecznych pojazdów kolejowych, części, zespołów lub podzespołów pojazdów, infrastruktury kolejowej, systemów zasilania i przytorowych urządzeń sterowania, jak również za przygotowanie wstępnej dokumentacji utrzymania dotyczącej danego pojazdu.

5. Każde przedsiębiorstwo kolejowe oraz każdy zarządca infrastruktury i podmiot odpowiedzialny za utrzymanie gwarantuje, że jego wykonawcy stosują środki kontroli ryzyka. W tym celu każde przedsiębiorstwo kolejowe oraz każdy zarządca infrastruktury i podmiot odpowiedzialny za utrzymanie stosuje wspólne metody w odniesieniu do procesu monitorowania określone w rozporządzeniu (UE) nr 1078/2012<sup>15</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.

infrastruktury.

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

a) **posiadacze oraz ich podmiot lub** podmioty odpowiedzialne za utrzymanie pojazdów;

b) załadowcy, **rozładowcy** i napełniający, którzy odgrywają rolę w procesie bezpiecznego załadunku,

c) producenci, którzy są odpowiedzialni za zaprojektowanie i wykonanie bezpiecznych pojazdów kolejowych, części, zespołów lub podzespołów pojazdów, infrastruktury kolejowej, systemów zasilania i przytorowych urządzeń sterowania, jak również za przygotowanie wstępnej dokumentacji utrzymania dotyczącej danego pojazdu.

5. Każde przedsiębiorstwo kolejowe oraz każdy zarządca infrastruktury i podmiot odpowiedzialny za utrzymanie gwarantuje, że jego wykonawcy stosują środki kontroli ryzyka. W tym celu każde przedsiębiorstwo kolejowe oraz każdy zarządca infrastruktury i podmiot odpowiedzialny za utrzymanie stosuje wspólne metody w odniesieniu do procesu monitorowania określone w rozporządzeniu (UE) nr 1078/2012<sup>15</sup>. Jego wykonawcy stosują ten proces na mocy **porozumień** umownych. Przedsiębiorstwa kolejowe, zarządcy infrastruktury i podmioty odpowiedzialne za utrzymanie ujawniają swe **porozumienia** 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.

---

<sup>15</sup> Dz.U. L 320 z 17.11.2012, s. 8.

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

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

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

---

<sup>15</sup> Dz.U. L 320 z 17.11.2012, s. 8.

### Poprawka 63

#### Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 5 – ustęp 1 a (nowy)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

***1a. Państwa członkowskie wspierają Agencję w jej pracy polegającej na monitorowaniu rozwoju bezpieczeństwa kolei na szczeblu Unii.***

### Poprawka 64

#### Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 6 – ustęp 1 – litera c a (nowa)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

***ca) metod monitorowania rozwoju bezpieczeństwa na szczeblu krajowym i unijnym;***

### Poprawka 65

#### Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 6 – ustęp 2 – akapit pierwszy

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

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.

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

### Poprawka 66

#### Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 6 – ustęp 2 – akapit drugi

*Tekst proponowany przez Komisję*

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

*Poprawka*

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

**Poprawka 67**

**Wniosek dotyczący dyrektywy  
Artykuł 6 – ustęp 3**

*Tekst proponowany przez Komisję*

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.

*Poprawka*

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 – **na tyle, na ile jest to praktycznie możliwe** – jego ciągłej poprawy.

**Poprawka 68**

**Wniosek dotyczący dyrektywy  
Artykuł 6 – ustęp 5**

*Tekst proponowany przez Komisję*

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

*Poprawka*

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

**Poprawka 69**

**Wniosek dotyczący dyrektywy  
Artykuł 7 – ustęp 2**



*Tekst proponowany przez Komisję*

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

*Poprawka*

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

## **Poprawka 70**

### **Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 8**

*Tekst proponowany przez Komisję*

Przepisy krajowe

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].

*Poprawka*

Przepisy krajowe

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

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

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

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

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

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

*skutków nowego przepisu, który ma zostać przyjęty. Z wyjątkiem przypadków opisanych w ust. 1 lit. b), powiadomienia takiego dokonuje się co najmniej trzy miesiące przed planowaną datą przyjęcia danego przepisu.*

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

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

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

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

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

4. Państwa członkowskie *dopilnowują, aby przepisy krajowe, w tym przepisy obejmujące interfejsy między pojazdami i siecią, były dostępne nieodpłatnie i były sformułowane w co najmniej dwóch językach urzędowych Unii.*

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

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

**5a. Agencja opracowuje i publikuje wspólne wytyczne dotyczące przyjmowania nowych przepisów krajowych lub zmiany istniejących przepisów krajowych.**

## Poprawka 71

### Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 9 – ustęp 2 – akapit pierwszy

*Tekst proponowany przez Komisję*

2. System zarządzania bezpieczeństwem spełnia wymagania dostosowane do charakteru, zakresu i innych warunków realizowanej działalności. Zapewnia on nadzór wszystkich ryzyk związanych z działalnością zarządcy infrastruktury lub przedsiębiorstwa kolejowego, łącznie z dostarczaniem im usługami utrzymania i dostawą materiałów oraz zaangażowaniem wykonawców. Bez uszczerbku dla odpowiedzialności wynikającej z istniejących krajowych i międzynarodowych przepisów, system zarządzania bezpieczeństwem uwzględnia, gdy to właściwe i uzasadnione, ryzyko powstające w wyniku działalności **osób trzecich**.

*Poprawka*

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

## Poprawka 72

### Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 9 – ustęp 2 – akapit drugi

*Tekst proponowany przez Komisję*

Komisja ustanawia elementy systemu zarządzania bezpieczeństwem **w drodze aktów wykonawczych**. Te akty

*Poprawka*

Komisja **w drodze aktów delegowanych** ustanawia elementy systemu zarządzania bezpieczeństwem, **w tym wewnątrznie**

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

*zatwierdzoną i ogłoszoną politykę w zakresie bezpieczeństwa; jakościowe i ilościowe wymagania bezpieczeństwa i procedury umożliwiające ich spełnienie; procedury umożliwiające spełnienie standardów technicznych i operacyjnych; procedury oceny ryzyka oraz środki wdrożenia kontroli ryzyka; działania szkoleniowe i informacyjne skierowane do personelu; procedury gwarantujące przekazywanie i dokumentowanie informacji dotyczących bezpieczeństwa; procedury zgłaszania i analizowania incydentów, wypadków oraz innych zdarzeń dotyczących bezpieczeństwa, a także procedury opracowywania środków zapobiegawczych; przepisy dotyczące planów awaryjnych uzgodnionych z organami publicznymi oraz przepisy dotyczące wewnętrznych audytów systemu zarządzania bezpieczeństwem.* Te akty *delegowane* przyjmuje się zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 26.

### **Poprawka 73**

#### **Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 9 – ustęp 2 a (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

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

### **Poprawka 74**

#### **Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 9 – ustęp 2 b (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*2b. System zarządzania bezpieczeństwem przewiduje zasadę „just culture”*

*zdefiniowaną w art. 3.*

## Poprawka 75

### Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 9 – ustęp 3

*Tekst proponowany przez Komisję*

3. System zarządzania bezpieczeństwem każdego zarządcy infrastruktury bierze pod uwagę skutki działań różnych przedsiębiorstw kolejowych w sieci oraz przewiduje środki w celu umożliwienia wszystkim przedsiębiorstwom kolejowym działania zgodnie z TSI, przepisami krajowymi i warunkami ustanowionymi w ich certyfikatach bezpieczeństwa. System zarządzania bezpieczeństwem jest stale rozwijany w celu koordynacji procedur awaryjnych zarządcy infrastruktury i wszystkich przedsiębiorstw kolejowych działających w danej sieci infrastruktury.

*Poprawka*

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

## Poprawka 76

### Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 9 – ustęp 3 a (nowy)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

***3a. Zarządcy infrastruktury powinni również opracować system koordynacji z zarządcami z państw sąsiadujących, z którymi połączona jest sieć. System ten***

*obejmuje mechanizmy informowania w razie incydentów lub wypadków w sieci, lub opóźnień, które mogłyby zakłócić ruch transgraniczny, oraz procedury współpracy w celu przywrócenia ruchu między obiema infrastrukturami przy jednoczesnym zapewnieniu stałego bezpieczeństwa sieci. Zarządcy infrastruktury obu państw przekazują operatorom, zainteresowanym stronom i właściwym organom krajowym wszystkie istotne informacje, które mogłyby mieć wpływ na ruch między oboma państwami.*

## Poprawka 77

### Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 10

*Tekst proponowany przez Komisję*

Jednolity certyfikat bezpieczeństwa

1. Dostęp do infrastruktury kolejowej uzyskują jedynie przedsiębiorstwa kolejowe, które dysponują jednolitym certyfikatem bezpieczeństwa.
2. Jednolity certyfikat bezpieczeństwa wydawany jest przez Agencję 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.

*Poprawka*

Jednolity certyfikat bezpieczeństwa

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

***2a. Certyfikaty bezpieczeństwa dla przedsiębiorstw kolejowych prowadzących działalność wyłącznie w ramach sieci odizolowanej mogą również być wydawane przez krajowe organy ds. bezpieczeństwa tych państw członkowskich, które posiadają taką sieć.***

*W takich przypadkach wnioskodawca może według swojego uznania złożyć wnioski albo do Agencji, albo do krajowego organu ds. bezpieczeństwa danego państwa członkowskiego.*

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

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

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

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

3. Jednolity certyfikat bezpieczeństwa określa rodzaj *i* zakres działalności kolejowej, jaką obejmuje. Jest on ważny na terytorium całej Unii w odniesieniu do równoważnej działalności.

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>16</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>17</sup>;

e) rodzaj *i* zakres planowanej działalności odpowiadają określonym w jednolitym

**w razie konieczności przedstawi odpowiednie wnioski ustawodawcze.**

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

4. Przed rozpoczęciem świadczenia jakiegokolwiek nowej usługi, **która nie jest objęta jednolitym certyfikatem bezpieczeństwa**, przedsiębiorstwo kolejowe **wysyła Agencji lub, w przypadkach, o których mowa w ust. 2a, krajowym organom** ds. bezpieczeństwa **dotatkową** dokumentację **niezbędną do potwierdzenia**, że:

a) przedsiębiorstwo kolejowe będzie przestrzegać przepisów dotyczących eksploatacji, łącznie z przepisami krajowymi, które udostępniane mu są zgodnie z art. 8 ust. 4, oraz oceniać bezpieczeństwo eksploatacji, uwzględniając wymogi rozporządzenia Komisji (WE) nr 352/2009<sup>16</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;

d) przedsiębiorstwo kolejowe dysponuje licencją wydaną zgodnie z dyrektywą Rady 95/18/WE<sup>17</sup>;

e) rodzaj, zakres *i obszar* planowanej działalności odpowiadają określonym w



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.

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

Posiadacz jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa bezzwłocznie informuje Agencję o wszelkich istotnych zmianach warunków dotyczących tego jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa. Informuje też Agencję o wprowadzeniu nowej kategorii personelu lub nowego typu taboru kolejowego.

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

6. W przypadku gdy krajowy organ ds. bezpieczeństwa uzna, że posiadacz jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa

jednolitym certyfikacie bezpieczeństwa.

**Jeśli Agencja lub, w przypadkach, o których mowa w ust. 2a, krajowy organ ds. bezpieczeństwa** ma wątpliwości co do spełnienia jednego lub więcej powyższych warunków, zwraca się do przedsiębiorstwa kolejowego o dodatkowe informacje **w terminach, o których mowa w art. 11 ust. 1.** Jeżeli **Agencja lub, w przypadkach, o których mowa w ust. 2a,** krajowy organ ds. bezpieczeństwa uzyska dowody, że nie został spełniony jeden lub więcej warunków, wówczas podejmuje odpowiednie środki, obejmujące **zmianę, zawieszenie lub** unieważnienie certyfikatu.

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

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

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

6. W przypadku gdy krajowy organ ds. bezpieczeństwa uzna, że posiadacz

przesłał 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.

7. Agencja zgłasza krajowym organom ds. bezpieczeństwa w okresie jednego miesiąca każde wydanie, odnowienie, zmianę lub unieważnienie jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa. Zgłoszenie zawiera nazwę i adres przedsiębiorstwa kolejowego, datę wydania, zakres i ważność certyfikatu oraz, w przypadku unieważnienia, przyczyny decyzji.

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

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

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

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

**8a. Każda osoba fizyczna lub prawna może złożyć odwołanie od adresowanej do niej decyzji Agencji zgodnie z art.12, 16, 17 i 18 rozporządzenia ... [rozporządzenie w sprawie Agencji] lub może złożyć zażalenie na to, że Agencja nie udzieliła**

*jej odpowiedzi w wymaganym terminie. Prawa te mają również zastosowanie do organów, które są należycie upoważnione do reprezentowania osób, o których mowa w art. 34 ust. 2 rozporządzenia ... [rozporządzenie w sprawie Agencji], na podstawie statutów tych osób.*

---

<sup>16</sup> Dz.U. L 108 z 29.4.2009, s. 4.

<sup>17</sup> Dz.U. L 143 z 27.6.1995, s. 70.

---

<sup>16</sup> Dz.U. L 108 z 29.4.2009, s. 4.

<sup>17</sup> Dz.U. L 143 z 27.6.1995, s. 70.

## Poprawka 78

### Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 11

#### *Tekst proponowany przez Komisję*

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

#### *Poprawka*

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 **trzy** miesiące po **otrzymaniu wniosku**. W przypadku gdy wnioskodawca proszony jest o przedstawienie informacji uzupełniających, winien je **dostarczyć w rozsądnym terminie określonym przez Agencję, nieprzekraczającym jednego miesiąca, chyba że, w wyjątkowych okolicznościach, Agencja zgodzi się na ograniczone w czasie przedłużenie tego terminu oraz je zatwierdzi. Negatywne rozpatrzenie wniosku jest należycie uzasadniane**.

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

2. Agencja udostępnia szczegółowe wytyczne w sprawie sposobu uzyskania jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa. Agencja sporządza wykaz wszystkich

wymogów ustanowionych do celów art. 10 ust. 2 oraz publikuje wszystkie odnośne dokumenty.

3. Wytyczne dla wnioskodawców zawierające opis i wyjaśnienie wymogów, jakie należy spełnić w celu uzyskania jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa wraz z wykazem wymaganych dokumentów udostępnia się wnioskodawcom bezpłatnie. Krajowe organy ds. bezpieczeństwa współpracują z Agencją przy rozpowszechnianiu przedmiotowych informacji.

wymogów ustanowionych do celów art. 10 ust. 2 oraz publikuje wszystkie odnośne dokumenty.

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

## Poprawka 79

### Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 12

#### *Tekst proponowany przez Komisję*

Autoryzowanie w zakresie bezpieczeństwa zarządców infrastruktury

1. W celu dopuszczenia do zarządzania infrastrukturą kolejową i eksploatacji jej, zarządca infrastruktury uzyskuje autoryzację w zakresie bezpieczeństwa od krajowego organu ds. bezpieczeństwa w państwie członkowskim, w którym ma siedzibę.

2. Autoryzacja w zakresie bezpieczeństwa obejmuje: autoryzację potwierdzającą zaakceptowanie systemu zarządzania bezpieczeństwem wprowadzonego przez zarządcę infrastruktury zgodnie z art. 9, który obejmuje procedury i postanowienia w celu spełnienia wymogów niezbędnych do bezpiecznego projektowania, utrzymania i eksploatacji infrastruktury kolejowej, w tym, w stosownych przypadkach, do utrzymania i eksploatacji

#### *Poprawka*

Autoryzowanie w zakresie bezpieczeństwa zarządców infrastruktury

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

2. Autoryzacja w zakresie bezpieczeństwa obejmuje: autoryzację potwierdzającą zaakceptowanie systemu zarządzania bezpieczeństwem wprowadzonego przez zarządcę infrastruktury zgodnie z art. 9, który obejmuje procedury i postanowienia w celu spełnienia wymogów niezbędnych do bezpiecznego projektowania, utrzymania i eksploatacji infrastruktury kolejowej, w tym, w stosownych przypadkach, do utrzymania i eksploatacji systemu sterowania ruchem kolejowym i

systemu sterowania ruchem kolejowym i sygnalizacji.

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

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

Jeśli krajowy 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**.

sygnalizacji, **jak również procedury postępowania w razie poważnego wypadku w celu zapewnienia pomocy służb ratunkowych i przywrócenia bezpieczeństwa infrastruktury**.

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

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

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

3. Krajowy organ ds. bezpieczeństwa podejmuje decyzję w sprawie wniosku o autoryzację w zakresie bezpieczeństwa bezzwłocznie, a najpóźniej **trzy** miesiące po **otrzymaniu wniosku. W przypadku gdy wnioskodawca proszony jest o przedstawienie** informacji uzupełniających, **winien je dostarczyć w rozsądnym terminie określonym przez krajowy organ ds. bezpieczeństwa lub Agencję, nieprzekraczającym jednego miesiąca, chyba że, w wyjątkowych okolicznościach, krajowy organ ds. bezpieczeństwa lub Agencja zgodzi się na ograniczone**

*w czasie przedłużenie tego terminu oraz je zatwierdzi. Negatywne rozpatrzenie wniosku jest należycie uzasadniane.*

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

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

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

## **Poprawka 80**

### **Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 13 – ustęp 1 – akapit drugi**

*Tekst proponowany przez Komisję*

Oferowane usługi obejmują szkolenie w zakresie niezbędnej znajomości trasy, zasad i procedur działania, podsystemu „sterowanie” oraz procedur awaryjnych stosowanych na obsługiwanych trasach.

*Poprawka*

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

## **Poprawka 81**

### **Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 13 – ustęp 4**

*Tekst proponowany przez Komisję*

4. Przedsiębiorstwa kolejowe i zarządcy infrastruktury są odpowiedzialni za poziom wyszkolenia i kwalifikacji swojego personelu wykonującego pracę związaną z bezpieczeństwem.

*Poprawka*

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

## Poprawka 82

### Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 14

#### *Tekst proponowany przez Komisję*

##### 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 zgodnie z art. 43 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 umożliwiającym bezpieczną eksploatację. W tym celu podmiot odpowiedzialny za utrzymanie zapewnia, aby pojazdy utrzymywane były zgodnie z:

a) dokumentacją dotyczącą utrzymania każdego pojazdu;

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

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

4. W przypadku wagonów towarowych każdy podmiot odpowiedzialny za utrzymanie podlega certyfikacji przez organ akredytowany lub organ

#### *Poprawka*

##### 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 **rejestrach** pojazdów zgodnie z art. 43 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 umożliwiającym bezpieczną eksploatację. W tym celu podmiot odpowiedzialny za utrzymanie zapewnia, aby pojazdy utrzymywane były zgodnie z:

a) dokumentacją dotyczącą utrzymania każdego pojazdu;

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

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

4. W przypadku wagonów towarowych każdy podmiot odpowiedzialny za utrzymanie podlega certyfikacji przez organ akredytowany lub organ

uznany zgodnie z rozporządzeniem Komisji (UE) nr 445/2011<sup>19</sup> lub krajowy organ ds. bezpieczeństwa. Również procedura uznawania opiera się na kryteriach dotyczących niezależności, kwalifikacji i bezstronności.

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

5. Certyfikaty wydane zgodnie z ust. 4 są ważne na terytorium całej Unii.

uznany zgodnie z rozporządzeniem Komisji (UE) nr 445/2011<sup>19</sup> lub krajowy organ ds. bezpieczeństwa. Również procedura uznawania opiera się na kryteriach dotyczących niezależności, kwalifikacji i bezstronności.

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

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

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

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

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



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.

---

<sup>19</sup> Dz.U. L 122 z 11.5.2011, s. 22.

**systemu utrzymania, pod warunkiem że Agencja uzna, iż system ten zapewnia równoważny lub wyższy poziom bezpieczeństwa.**

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

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

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

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

---

<sup>19</sup> Dz.U. L 122 z 11.5.2011, s. 22.

## Poprawka 83

### Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 16

Zadania

1. Każde państwo członkowskie ustanawia organ ds. bezpieczeństwa. Organ ten jest niezależny pod względem organizacyjnym, prawnym i decyzyjnym od jakiegokolwiek przedsiębiorstwa kolejowego, zarządcy infrastruktury, wnioskodawcy **oraz** podmiotu zamawiającego.

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

Zadania

1. Każde państwo członkowskie ustanawia organ ds. bezpieczeństwa. **Państwa członkowskie mogą również podjąć decyzję o tym, aby wspólnie ustanowić organ ds. bezpieczeństwa właściwy dla ich terytoriów.** Organ ten jest niezależny pod względem organizacyjnym, prawnym i decyzyjnym od jakiegokolwiek przedsiębiorstwa kolejowego, zarządcy infrastruktury, wnioskodawcy **lub** podmiotu zamawiającego. **Organ ten dysponuje wiedzą ekspercką oraz zasobami ludzkimi niezbędnymi do prawidłowego realizowania swoich zadań. Organem tym może być ministerstwo właściwe dla transportu, pod warunkiem że spełnia ono wymogi w zakresie niezależności określone w niniejszym ustępie.**

2. Krajowemu organowi ds. bezpieczeństwa powierza się przynajmniej następujące zadania:

a) zezwalanie na dopuszczenie do eksploatacji podsystemów „energia” i „infrastruktura” składających się na system kolei zgodnie z art. 18 ust. 2 dyrektywy XX w sprawie interoperacyjności systemu kolei, **z wyjątkiem infrastruktury transgranicznej mającej jednego zarządcę, w odniesieniu do której za zadania przewidziane w niniejszym ustępie odpowiedzialna jest Agencja;**

b) **czuwanie nad tym, by składniki** interoperacyjności **były zgodne** z zasadniczymi wymaganiami **ustanowionymi** w art. [x] dyrektywy [XX] w sprawie interoperacyjności systemu kolei;

c) przypisywanie **krajowych** numerów pojazdów zgodnie z art. 20a i 43 dyrektywy [XX] w sprawie interoperacyjności systemu kolei;

d) wspieranie Agencji, na jej wniosek **i na**

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>20</sup> oraz rozporządzeniem (UE) nr 1077/2012<sup>21</sup>;

h) **nadzór nad prawidłową rejestracją pojazdów w krajowym rejestrze pojazdów oraz nad dokładnością i aktualnością zawartych w nim informacji związanych z bezpieczeństwem.**

**podstawie porozumień umownych, o których mowa w rozporządzeniu [rozporządzenie w sprawie Europejskiej Agencji Kolejowej], 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>20</sup> oraz rozporządzeniem (UE) nr 1077/2012<sup>21</sup>;

h) **czuwanie nad tym, by pojazdy w europejskich i krajowych rejestrach pojazdów były prawidłowo rejestrowane oraz by zawarte w tych rejestrach informacje związane z bezpieczeństwem były dokładne i aktualne;**

**ha) monitorowanie zgodności z przepisami dotyczącymi czasu pracy, jazdy i odpoczynku maszynistów w przedsiębiorstwach kolejowych i na torze;**

**hb) monitorowanie zgodności z mającymi zastosowanie przepisami w zakresie bezpiecznego utrzymania i eksploatacji kolejowych wagonów towarowych i innego taboru;**

**hc) opracowanie ogólnego planu awaryjnego dla sieci kolejowej, obowiązującego wszystkie podmioty**

*systemu kolei i zawierającego środki, które należy przyjąć w razie poważnego wypadku lub awarii, a także przedstawienie tego planu Agencji. Plan ten obejmuje:*

*(i) mechanizmy i procedury zapewniające skuteczną komunikację między zaangażowanymi podmiotami, w szczególności między zarządcami infrastruktury i operatorami kolei oraz służbami ratunkowymi;*

*(ii) mechanizmy koordynacji z krajowymi agencjami państw sąsiadujących;*

*(iii) kanały komunikacji z rodzinami ofiar poważnych wypadków przy pomocy personelu przeszkolonego do poszczególnych zadań;*

*(iv) system pomocy ofiarom wypadków, dzięki któremu osoby te uzyskają informację o procedurach dochodzenia roszczeń na mocy prawa unijnego, w szczególności rozporządzenia (WE) nr 1371/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady dotyczącego praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym<sup>21a</sup> bez uszczerbku dla obowiązków operatorów kolei. Pomoc ta obejmuje wsparcie psychologiczne dla ofiar wypadków oraz dla ich rodzin.*

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

3. Krajowy organ ds. bezpieczeństwa państwa członkowskiego, w którym dane przedsiębiorstwo kolejowe prowadzi działalność, dokonuje koniecznych uzgodnień z Agencją i innymi organami ds. bezpieczeństwa, służących koordynacji wymiany wszelkich kluczowych informacji na temat danego przedsiębiorstwa

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.

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

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, **jak określono** w art. 10 ust. 6.

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

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

**5a. Krajowe organy ds. bezpieczeństwa mogą dobrowolnie zwrócić się do Agencji o przeprowadzenie kontroli ich prac. Agencja może również z własnej inicjatywy kontrolować krajowe organy ds. bezpieczeństwa.**

<sup>20</sup> Dz.U. L 326 z 10.12.2010, s. 11.

<sup>21</sup> Dz.U. L 320 z 17.11.2012, s. 3.

<sup>20</sup> Dz.U. L 326 z 10.12.2010, s. 11.

<sup>21</sup> Dz.U. L 320 z 17.11.2012, s. 3.

<sup>21a</sup> **Rozporządzenie (WE) nr 1371/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczące praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym (Dz.U. L 315, 3.12.2007, s. 14).**

## Poprawka 84

### Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 17

### Zasady procesu decyzyjnego

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

Natychmiast odpowiadają one na wnioski i zapytania **oraz bezzwłocznie zgłaszają swoje prośby o informacje oraz podejmują swoje decyzje w ciągu czterech miesięcy po dostarczeniu wszystkich wymaganych informacji. W każdej chwili mogą 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 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 krajowych ram regulacyjnych krajowy organ ds. bezpieczeństwa konsultuje się ze wszystkimi zaangażowanymi i zainteresowanymi stronami, w tym z zarządcami infrastruktury, przedsiębiorstwami kolejowymi, producentami, dostawcami usług utrzymania oraz przedstawicielami personelu i użytkowników.

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

3. Państwa członkowskie podejmują

### Zasady procesu decyzyjnego

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

Natychmiast odpowiadają one na wnioski i zapytania, **przestrzegając terminów, o których mowa w art. 11 ust. 1, i wywiązując się z wszelkich obowiązków ustanowionych w porozumieniach umownych zawartych z Agencją.**

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

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

3. Państwa członkowskie podejmują

niezbędne kroki dla zapewnienia, że decyzje podejmowane przez krajowy organ ds. bezpieczeństwa podlegają kontroli sądowej.

4. Krajowe organy ds. bezpieczeństwa prowadzą aktywną wymianę poglądów i doświadczeń w ramach ustanowionej przez Agencję sieci w celu ujednoczenia ich kryteriów decyzyjnych w całej Unii.

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*.

niezbędne kroki dla zapewnienia, że decyzje podejmowane przez krajowy organ ds. bezpieczeństwa podlegają kontroli sądowej.

4. Krajowe organy ds. bezpieczeństwa prowadzą aktywną wymianę poglądów i doświadczeń w ramach ustanowionej przez Agencję sieci w celu ujednoczenia ich kryteriów decyzyjnych w całej Unii.

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

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

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

***Umowy te przewidują podział dochodów współmiernie do udziału każdego podmiotu w wykonaniu zadań.***

**Poprawka 85**

**Wniosek dotyczący dyrektywy  
Artykuł 18 – litera f a (nowa)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

***fa) wszystkich kontrolach technicznych kolejowych wagonów towarowych na torze.***

## **Poprawka 86**

### **Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 20 – ustęp 2 – wprowadzenie**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

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:

2. Zgodnie z obowiązującym prawodawstwem państwa członkowskie zapewniają pełną współpracę ze strony organów odpowiedzialnych za postępowanie sądowe oraz gwarantują, że osoby prowadzące dochodzenie, **a także – na jej wniosek – Agencja**, uzyskają możliwe najszybciej:

## **Poprawka 87**

### **Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 21 – ustęp 2**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

2. Organ dochodzeniowy wykonuje swoje zadania niezależnie od organizacji wymienionych w ust. 1 i umożliwia się mu pozyskanie odpowiednich zasobów do realizacji tych celów. Personel prowadzący dochodzenie uzyskuje status gwarantujący mu konieczną niezależność.

2. Organ dochodzeniowy wykonuje swoje zadania niezależnie od organizacji wymienionych w ust. 1 i umożliwia się mu **bez dyskryminowania kogokolwiek** pozyskanie odpowiednich zasobów do realizacji tych celów. Personel prowadzący dochodzenie uzyskuje status gwarantujący mu konieczną niezależność.

## **Poprawka 88**

### **Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 21 – ustęp 5 a (nowy)**



*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

**5a. Organy dochodzeniowe mogą dobrowolnie zwrócić się do Agencji o przeprowadzenie kontroli ich prac.**

## **Poprawka 89**

### **Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 21 – ustęp 7 – akapit drugi**

*Tekst proponowany przez Komisję*

Agencja wspiera organy dochodzeniowe w tych działaniach.

*Poprawka*

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

## **Poprawka 90**

### **Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 22 – ustęp 1 – akapit drugi**

*Tekst proponowany przez Komisję*

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

*Poprawka*

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

## **Poprawka 91**

### **Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 22 – ustęp 2**

*Tekst proponowany przez Komisję*

2. Dla każdego wypadku lub incydentu organ dochodzeniowy dba o odpowiednie środki, obejmujące ekspercką wiedzę dotyczącą spraw technicznych i

*Poprawka*

2. Dla każdego wypadku lub incydentu organ dochodzeniowy dba 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.

operacyjnych, niezbędną do prowadzenia dochodzenia **oraz o wystarczające zasoby**. Wiedza ta może pochodzić od organu dochodzeniowego lub spoza niego, zależnie od rodzaju badanego wypadku lub incydentu.

## Poprawka 92

### Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 23 – ustęp 2 – akapit pierwszy

*Tekst proponowany przez Komisję*

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

*Poprawka*

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

## Poprawka 93

### Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 23 – ustęp 2 – akapit drugi

*Tekst proponowany przez Komisję*

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**.

*Poprawka*

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

## Poprawka 94

### Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 24 – ustęp 2 a (nowy)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

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

## **Poprawka 95**

### **Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 26 – ustęp 2**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

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*.

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

## **Poprawka 96**

### **Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 28**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

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

Na podstawie właściwych informacji przekazanych jej przez Agencję Komisja przedłoży Parlamentowi Europejskiemu i Radzie przed dniem *[konkretną datę wprowadza OPOCE – trzy lata od daty wejścia w życie]*, a następnie co *trzy lata*, sprawozdanie dotyczące wykonania

wykonania niniejszej dyrektywy.

niniejszej dyrektywy.

## Poprawka 97

### Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 30

*Tekst proponowany przez Komisję*

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.

*Poprawka*

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 *[konkretną datę wprowadza OPOCE – cztery lata od daty wejścia w życie]* krajowe organy ds. bezpieczeństwa **mogą** nadal **wydawać** certyfikaty bezpieczeństwa zgodnie z przepisami dyrektywy 2004/49/WE, **nie naruszając art. 10 ust. 2a**. Te certyfikaty bezpieczeństwa są ważne do dnia ich wygaśnięcia.

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

## Poprawka 98

### Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 32 – ustęp 1

*Tekst proponowany przez Komisję*

1. Państwa członkowskie wprowadzają w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania **art. 2, 3, 4, 8, 10, 16, 18, 20 i**

*Poprawka*

1. Państwa członkowskie wprowadzają w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania **przepisów niniejszej dyrektywy przed**

załącznika I przed dniem *[specific date to be inserted by OPOCE - two years after the date of entry into force]* Niezwłocznie przekazują Komisji tekst tych przepisów.

dniem *[konkretną datę wprowadza OPOCE – jeden rok od daty wejścia w życie]*. Niezwłocznie przekazują Komisji tekst tych przepisów.

## Poprawka 99

### Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 33 – ustęp 1

*Tekst proponowany przez Komisję*

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.

*Poprawka*

Dyrektywa 2004/49/WE, zmieniona dyrektywami wymienionymi w załączniku II część A, traci moc od dnia *[konkretną datę wprowadza OPOCE – cztery lata od daty wejścia w życie]*, bez uszczerbku dla zobowiązań państw członkowskich dotyczących terminów transpozycji do prawa krajowego i rozpoczęcia stosowania dyrektyw, określonych w załączniku II część B.

## Poprawka 100

### Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 34

*Tekst proponowany przez Komisję*

Wejście w życie

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

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

*Poprawka*

Wejście w życie

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

Artykuły 10 i 11 stosuje się od dnia *[konkretną datę wprowadza OPOCE – cztery lata od daty wejścia w życie]*, nie naruszając przepisów przejściowych przewidzianych w art. 30.

## Poprawka 101

### Wniosek dotyczący dyrektywy Załącznik I – punkt 2 – wprowadzenie

*Tekst proponowany przez Komisję*

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

*Poprawka*

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

**Poprawka 102**

**Wniosek dotyczący dyrektywy  
Dodatek – punkt 1 – podpunkt 1.9**

*Tekst proponowany przez Komisję*

1.9. „Wypadki z udziałem osób z **udziałem poruszającego** się **taboru kolejowego**” 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.

*Poprawka*

1.9. „Wypadki z udziałem osób **spowodowane przez poruszający** się **tabor kolejowy**” oznaczają wypadki, w których w co najmniej jedną osobę uderzył pojazd kolejowy lub obiekt do niego przymocowany lub taki, który odłączył się od pojazdu. Definicja obejmuje osoby, które wypadły z pojazdu kolejowego, oraz osoby, które upadły lub w które uderzył wolny obiekt podczas podróży na pokładzie pojazdu.