



UNIA EUROPEJSKA

PARLAMENT EUROPEJSKI

RADA

Bruksela, 18 listopada 2008 r.
(OR. en)

2006/0274 (COD)

PE-CONS 3669/2/08
REV 2

TRANS 251
CODEC 991

AKTY PRAWODAWCZE I INNE INSTRUMENTY

Dotyczy: ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY
zmieniające rozporządzenie (WE) nr 881/2004 ustanawiające Europejską
Agencję Kolejową (rozporządzenie w sprawie Agencji)

Zgodnie z art. 251 ust. 3 Traktatu WE,
niniejszy dokument nie jest przedmiotem zatwierdzenia przez Radę;
jest sporządzony jedynie dla informacji delegatów

**ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO
I RADY(WE) NR .../2008**

z dnia

**zmieniające rozporządzenie (WE) nr 881/2004 ustanawiające
Europejską Agencję Kolejową (rozporządzenie w sprawie Agencji)**

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską, w szczególności jego art. 71 ust. 1,

uwzględniając wniosek Komisji,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego¹,

po konsultacji z Komitetem Regionów,

stanowiąc zgodnie z procedurą określoną w art. 251 Traktatu²,

¹ Dz.U. C 256 z 27.10.2007, s. 39.

² Opinia Parlamentu Europejskiego z dnia 29 listopada 2007 r. (dotychczas nieopublikowana w Dzienniku Urzędowym), wspólne stanowisko Rady z dnia 3 marca 2008 r. (Dz.U. C 93 E z 15.4.2008, s. 1) oraz stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 9 lipca 2008 r. (dotychczas nieopublikowane w Dzienniku Urzędowym).

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Na mocy rozporządzenia (WE) nr 881/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r.¹ ustanowiono Europejską Agencję Kolejową (zwaną dalej „Agencją”), która na płaszczyźnie technicznej ma przyczynić się do utworzenia europejskiego obszaru kolejowego bez granic. W związku ze zmianami, które nastąpiły w prawodawstwie wspólnotowym w dziedzinie interoperacyjności i bezpieczeństwa kolei i z rozwojem rynku oraz na podstawie doświadczenia zdobytego w trakcie działalności Agencji oraz dzięki kontaktom między Agencją a Komisją, do wspomnianego rozporządzenia należy wprowadzić pewne zmiany, a w szczególności dodać niektóre zadania.
- (2) Przepisy krajowe mają być notyfikowane Komisji zgodnie z zarówno dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE z dnia 17 czerwca 2008 r. w sprawie interoperacyjności wspólnotowego systemu kolei (przekształcenie)² (zwaną dalej „dyrektywą w sprawie interoperacyjności kolei”, jak i dyrektywą 2004/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie bezpieczeństwa kolei wspólnotowych (dyrektywa w sprawie bezpieczeństwa kolei)³. Te dwa zbiory przepisów powinny zatem zostać przeanalizowane, w szczególności w celu sprawdzenia, czy są zgodne z obowiązującymi wspólnymi metodami oceny bezpieczeństwa i technicznymi specyfikacjami interoperacyjności (TSI) oraz czy pozwalają na spełnienie obowiązujących wspólnych wymagań bezpieczeństwa.

¹ Dz.U. L 164 z 30.4.2004. s. 1. Wersja sprostowana opublikowana w Dz.U. L 220 z 21.6.2004, s. 3.

² Dz.U. L 191 z 18.7.2008, s. 1.

³ Dz.U. L 164 z 30.4.2004. s. 44. Wersja sprostowana opublikowana w Dz.U. L 220 z 21.6.2004, s. 16.

- (3) W celu ułatwienia procedury zezwalania na dopuszczenie do eksploatacji pojazdów, które nie spełniają odpowiednich TSI, wszystkie przepisy techniczne i przepisy bezpieczeństwa obowiązujące w poszczególnych państwach członkowskich należy podzielić na trzy grupy, a rezultaty tej klasyfikacji należy przedstawić w dokumencie referencyjnym. Zadaniem Agencji jest zatem przygotowanie projektu dotyczącego sporządzenia i aktualizacji takiego dokumentu poprzez porównanie przepisów krajowych w odniesieniu do poszczególnych odpowiednich parametrów technicznych i poprzez dostarczenie przygotowywanych *ad hoc* opinii technicznych dotyczących konkretnych aspektów wspólnej akceptacji projektów. Po dokonaniu przeglądu wykazu parametrów Agencja może zalecić jej zmianę.
- (4) Z uwagi na swoje kompetencje normatywne i wysoki poziom wyspecjalizowania Agencja jest podmiotem, który powinien wyjaśniać złożone kwestie związane z działalnością prowadzoną w przedmiotowym sektorze. Zatem, w kontekście procedur zezwalania na dopuszczenie do eksploatacji pojazdów powinno być możliwe występowanie do Agencji o wydanie opinii technicznych, w przypadku gdy krajowy organ bezpieczeństwa wydał decyzję negatywną, lub opinii w sprawie równoważności przepisów krajowych z parametrami technicznymi ustalonymi w dyrektywie w sprawie interoperacyjności kolei.
- (5) Powinna istnieć możliwość zwracania się do Agencji o opinię w sprawie pilnych zmian w TSI.

- (6) Na mocy art. 13 rozporządzenia (WE) nr 881/2004, Agencja może nadzorować jakość pracy jednostek notyfikowanych przez państwa członkowskie. Badanie przeprowadzone przez Komisję wykazało jednak, że kryteria, których należy przestrzegać przy notyfikacji tych jednostek, mogą być interpretowane bardzo szeroko. Bez uszczerbku dla odpowiedzialności państw członkowskich za wybór jednostek, które mają być notyfikowane i kontrolowane przez te państwa w celu zapewnienia przestrzegania wspomnianych kryteriów, ważna jest ocena oddziaływania takich rozbieżności w interpretacji i sprawdzenie, czy nie stwarzają one trudności w odniesieniu do wzajemnego uznawania certyfikatów zgodności i deklaracji weryfikacji WE. Dlatego też na wniosek Komisji Agencja powinna mieć prawo do nadzorowania działalności jednostek notyfikowanych oraz, w uzasadnionych przypadkach, prawo do wykonywania kontroli, po to by upewnić się, że kryteria, o których mowa w dyrektywie w sprawie interoperacyjności kolei, są przestrzegane przez odpowiednią jednostkę notyfikowaną.
- (7) Art. 15 rozporządzenia (WE) nr 881/2004 upoważnia Agencję do dokonywania – na wniosek Komisji – oceny, pod kątem interoperacyjności, wniosków o finansowanie kolejowych projektów infrastrukturalnych ze środków wspólnotowych. Należy rozszerzyć definicję tych projektów w celu umożliwienia również oceny spójności danego systemu, tak jak na przykład w przypadku projektów wdrażających europejski system zarządzania ruchem kolejowym (ERTMS).

- (8) W związku z wydarzeniami o znaczeniu międzynarodowym, a w szczególności wejściem w życie nowej Konwencji o międzynarodowym przewozie kolejami (COTIF) z roku 1999, należy zwrócić się do Agencji o dokonanie oceny relacji między przedsiębiorstwami kolejowymi a posiadaczami, w szczególności w zakresie utrzymania, co będzie stanowić poszerzenie zakresu zadań Agencji o certyfikację warsztatów naprawczych. W związku z tym należy umożliwić Agencji sporządzanie zaleceń dotyczących wdrażania systemu certyfikacji w zakresie utrzymania zgodnie z art. 14a dyrektywy w sprawie bezpieczeństwa kolei.
- (9) Opracowując systemy certyfikacji jednostek odpowiedzialnych za utrzymanie i warsztaty naprawcze, Agencja powinna zapewnić spójność tych systemów z obowiązkami, które już zostały nałożone na przedsiębiorstwa kolejowe, oraz z przyszłymi obowiązkami jednostek odpowiedzialnych za utrzymanie. Systemy te powinny ułatwić procedurę certyfikacji w zakresie bezpieczeństwa przedsiębiorstw kolejowych oraz wykluczyć niepotrzebne obciążenia administracyjne i podwójne kontrole, inspekcje lub audyty.
- (10) Po przyjęciu trzeciego pakietu kolejowego należy dokonywać odniesień do dyrektywy 2007/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. w sprawie przyznawania uprawnień maszynistom prowadzącym lokomotywy i pociągi w obrębie systemu kolejowego Wspólnoty¹ (zwanej dalej „dyrektywą o maszynistach”), na mocy której przydzielono Agencji różne zadania i dano jej możliwość wydawania zaleceń.

¹ Dz.U. L 315 z 3.12.2007, s. 51.

- (11) W odniesieniu do personelu kolejowego Agencja powinna także określić możliwe warianty certyfikacji innych członków załogi wykonujących zadania o szczególnym znaczeniu ze względu na bezpieczeństwo i ocenić skutki tych różnych wariantów. Planuje się, by Agencja analizowała nie tylko zagadnienia związane z maszynistami i innymi członkami załogi wykonującymi zadania o szczególnym znaczeniu ze względu na bezpieczeństwo, lecz również zajęła się ustaleniem kryteriów służących określeniu kompetencji zawodowych innych członków personelu biorących udział w eksploatacji i utrzymaniu systemu kolei.
- (12) Dyrektywa w sprawie interoperacyjności kolei i dyrektywa w sprawie bezpieczeństwa kolei przewidują różne rodzaje dokumentów, a mianowicie deklaracje weryfikacji WE, licencje, certyfikaty bezpieczeństwa i przepisy krajowe notyfikowane Komisji. Dlatego też zadaniem Agencji powinno być zapewnienie publicznego dostępu do tych dokumentów, jak również do krajowych rejestrów pojazdów i infrastruktury oraz do rejestrów prowadzonych przez Agencję.
- (13) Agencja powinna sprawdzić, jaką część dochodów należy przeznaczyć na zadania związane z umożliwianiem dostępu do dokumentów i rejestrów zgodnie z art. 38 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 881/2004.

- (14) Od czasu przyjęcia drugiego pakietu kolejowego podjęto wiele inicjatyw dotyczących opracowania i wdrożenia ERTMS. Wśród tych inicjatyw znalazło się podpisanie porozumienia o współpracy między Komisją a różnymi stronami z przedmiotowego sektora, powołanie komitetu wykonawczego do wdrożenia tego porozumienia, przyjęcie przez Komisję komunikatu dla Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie rozmieszczenia europejskiego systemu sygnalizacji kolejowej ERTMS/ETCS, wyznaczenie przez Komisję europejskiego koordynatora projektu ERTMS będącego priorytetowym projektem o znaczeniu wspólnotowym, określenie roli Agencji jako organu odpowiedzialnego za system w kontekście różnych rocznych programów prac i przyjęcie TSI w zakresie kontroli bezpiecznej jazdy pociągu w systemie kolei konwencjonalnych¹. Ze względu na rosnące znaczenie udziału Agencji w działaniach w tym obszarze należy określić jej zadania.
- (15) Agencja odgrywa kluczową rolę w odniesieniu do przyszłego wprowadzenia ERTMS w całym systemie kolejowym. W tym celu należy zapewnić spójność terminów pomiędzy krajowymi planami zmian.

¹ Decyzja Komisji 2006/679/WE z dnia 28 marca 2006 r. dotycząca technicznej specyfikacji dla interoperacyjności odnoszącej się do podsystemu sterowania ruchem kolejowym transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych (Dz.U. L 284 z 16.10.2006, s. 1).

- (16) Wersja ERTMS przyjęta przez Komisję w dniu 23 kwietnia 2008 r. powinna umożliwić przedsiębiorstwom kolejowym, które zainwestowały w interoperacyjny tabor kolejowy, skorzystanie z odpowiedniego zwrotu nakładów związanych z tymi inwestycjami. Wersję tę powinny uzupełnić ujednolicone specyfikacje w zakresie testów. Dodatkowe specyfikacje wymagane przez krajowy organ bezpieczeństwa nie powinny uniemożliwiać przemieszczania się taboru kolejowego wyposażonego w przyszłe wersje ERTMS lub w wersję przyjętą przez Komisję w dniu 23 kwietnia 2008 r., na liniach już wyposażonych zgodnie z tą ostatnią wersją.
- (17) W celu wspierania interoperacyjności Agencja powinna ocenić wpływ dostosowania do każdej wersji ERTMS, która została zainstalowana przed wersją przyjętą przez Komisję w dniu 23 kwietnia 2008 r.
- (18) Agencja dysponuje obecnie dużą liczbą wykwalifikowanych ekspertów z dziedziny interoperacyjności i bezpieczeństwa europejskiego systemu kolei. Powinna zatem być upoważniona do wykonywania bieżących zadań na wniosek Komisji, pod warunkiem że będą one spójne z zadaniami Agencji i zgodne z jej pozostałymi priorytetami. W związku z powyższym Dyrektor Wykonawczy Agencji powinien oceniać dopuszczalność tego typu wsparcia i przynajmniej raz w roku składać Radzie Administracyjnej sprawozdanie na temat udzielonej pomocy. Rada ta może ocenić to sprawozdanie zgodnie z uprawnieniami nadanymi jej rozporządzeniem (WE) nr 881/2004.

- (19) W pierwszym roku od ustanowienia Agencji prowadzono intensywnie rekrutację pracowników odpowiedzialnych za projekty i podpisywano z nimi umowy o zatrudnieniu na okres nieprzekraczający pięciu lat; oznacza to, że w krótkim czasie duża część personelu technicznego będzie musiała zakończyć pracę w Agencji. Aby zagwarantować, że Agencja będzie dysponować odpowiednimi zasobami wiedzy specjalistycznej pod względem ilości i jakości, oraz by zapobiec ewentualnym trudnościom w procedurach rekrutacji, Agencja powinna mieć prawo do przedłużania o kolejne trzy lata umów o pracę z personelem posiadającym specjalistyczne kwalifikacje.
- (20) Termin przyjęcia rocznego programu prac Agencji powinien zostać zmieniony w celu umożliwienia lepszej synchronizacji z procedurą uchwalania budżetu.
- (21) Podczas opracowywania programu prac Agencji należy określić cel każdego działania, jak również jego adresata. Należy także poinformować Komisję o wynikach technicznych każdego działania, gdyż informacje te wykraczają poza zakres sprawozdania ogólnego przedkładanego wszystkim instytucjom.
- (22) W związku z tym, że cel niniejszego rozporządzenia, a mianowicie rozszerzenie zakresu zadań Agencji w celu uwzględnienia jej uczestnictwa w upraszczaniu wspólnotowej procedury certyfikacji pojazdów kolejowych, nie może zostać osiągnięty w wystarczającym stopniu przez państwa członkowskie, a ze względu na skalę działania może on zostać osiągnięty w lepszy sposób na poziomie Wspólnoty, Wspólnota może przyjąć środki zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 Traktatu. Zgodnie z zasadą proporcjonalności określoną w tym artykule niniejsze rozporządzenie nie wykracza poza to, co jest konieczne dla osiągnięcia tego celu.

(23) Rozporządzenie (WE) nr 881/2004 powinno zatem zostać odpowiednio zmienione,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

Zmiany

W rozporządzeniu (WE) nr 881/2004 wprowadza się następujące zmiany:

1) Art. 2 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 2

Rodzaje działań Agencji

Agencja może:

- a) wydawać zalecenia dla Komisji dotyczące stosowania art. 6, 7, 9b, 12, 14, 16, 16a, 16b, 16c, 17 i 18; oraz
- b) wydawać opinie przeznaczone dla Komisji, zgodnie z art. 9a, 10, 13 i 15, oraz dla odpowiednich organów w Państwach Członkowskich, zgodnie z art. 10.”;

2) W art. 3 wprowadza się następujące zmiany:

a) ust. 1 zdanie pierwsze otrzymuje brzmienie:

- „1. Do sporządzenia zaleceń określonych w art. 6, 7, 9b, 12, 14, 16, 17 i 18 Agencja powołuje określoną ilość grup roboczych.”;

b) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Krajowe organy bezpieczeństwa, określone w art. 16 dyrektywy w sprawie bezpieczeństwa kolei lub, zależnie od tematu, właściwe organy krajowe wyznaczają swoich przedstawicieli w tych grupach roboczych, w których chcą uczestniczyć.”;

3) Skreśla się art. 8.

4) Bezpośrednio po art. 9 dodaje się tytuł rozdziału w brzmieniu:

„ROZDZIAŁ 2a
PRZEPISY KRAJOWE, WZAJEMNE UZNAWANIE I OPINIE TECHNICZNE”;

5) Dodaje się artykuły w brzmieniu:

„Artykuł 9a

Przepisy krajowe

1. Na wniosek Komisji Agencja dokonuje analizy technicznej nowych przepisów krajowych przekazanych Komisji zgodnie z art. 8 dyrektywy w sprawie bezpieczeństwa kolei lub art. 17 ust. 3 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE z dnia 17 czerwca 2008 r. w sprawie interoperacyjności wspólnotowego systemu kolei (przekształcenie)*, (zwana dalej „dyrektywą w sprawie interoperacyjności kolei”).

2. Agencja bada zgodność przepisów, o których mowa w ust. 1, z obowiązującymi CSM i TSI. Agencja bada także, czy przepisy te pozwalają na spełnienie obowiązujących CST.
3. Jeśli po uwzględnieniu powodów przedstawionych przez dane Państwo Członkowskie Agencja uzna, że jakikolwiek z tych przepisów jest niezgodny z TSI lub ze CSM albo że nie pozwala na spełnienie CST, przekazuje opinię Komisji w terminie dwóch miesięcy od przekazania Agencji przepisów przez Komisję.

Artykuł 9b

Klasyfikacja przepisów krajowych

1. Agencja ułatwia Państwom Członkowskim akceptację pojazdów dopuszczonych do eksploatacji w innym Państwie Członkowskim, zgodnie z procedurami przewidzianymi w ust. 2–4.
2. Do dnia 19 stycznia 2009 r. Agencja dokonuje przeglądu wykazu parametrów zamieszczonego w sekcji 1 załącznika VII do dyrektywy w sprawie interoperacyjności kolei i wydaje Komisji zalecenia uznane przez nią za właściwe.

3. Agencja sporządza projekt dokumentu referencyjnego, który umożliwi wzajemne porównanie wszystkich przepisów krajowych stosowanych przez Państwa Członkowskie w zakresie dopuszczania pojazdów do eksploatacji. W dokumencie tym zamieszcza się przepisy krajowe poszczególnych Państw Członkowskich w odniesieniu do każdego z parametrów wymienionych w załączniku VII do dyrektywy w sprawie interoperacyjności kolei oraz określa, do której z grup wymienionych w sekcji 2 tego załącznika należą dane przepisy. Przepisy te obejmują przepisy notyfikowane na mocy art. 17 ust. 3 dyrektywy w sprawie interoperacyjności kolei, a także przepisy notyfikowane w wyniku przyjęcia technicznych specyfikacji interoperacyjności (szczególne przypadki, sprawy otwarte, odstępstwa) oraz notyfikowane na mocy art. 8 dyrektywy w sprawie bezpieczeństwa kolei.
4. Mając na celu stopniowe zmniejszanie liczby przepisów krajowych w grupie B, o której mowa w sekcji 2 załącznika VII do dyrektywy w sprawie interoperacyjności kolei, Agencja regularnie sporządza projekty dotyczące aktualizacji dokumentu referencyjnego i przekazuje je Komisji. Pierwsza wersja dokumentu zostanie przedstawiona Komisji najpóźniej ...⁺.
5. Do celów wykonania niniejszego artykułu Agencja współpracuje z krajowymi organami bezpieczeństwa na mocy art. 6 ust. 5 i powołuje grupy robocze zgodnie z zasadami określonymi w art. 3.

* Dz.U. L 191 z 18.7.2008, s. 1.”;

⁺ Dz.U.: Rok po wejściu w życie niniejszego rozporządzenia.

6) W art. 10 dodaje się ustępy w brzmieniu:

„2a. Agencja może zostać wezwana do wydania opinii technicznych:

- a) przez krajowy organ bezpieczeństwa lub przez Komisję – w sprawie równoważności przepisów krajowych z co najmniej jednym parametrem wymienionym w sekcji 1 załącznika VII do dyrektywy w sprawie interoperacyjności kolei;
- b) przez właściwy organ odwoławczy, o którym mowa w art. 21 ust. 7 dyrektywy w sprawie interoperacyjności kolei, w przypadku gdy właściwy krajowy organ bezpieczeństwa wyda decyzję o niedopuszczeniu do eksploatacji pojazdu kolejowego.

2b. Agencja może zostać wezwana przez Komisję do wydania opinii technicznych w sprawie pilnych zmian w TSI, zgodnie z art. 7 ust. 1 dyrektywy w sprawie interoperacyjności kolei.”;

7) Skreśla się art. 11.

8) Art. 13 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 13

Jednostki notyfikowane

1. Bez uszczerbku dla obowiązków Państw Członkowskich w stosunku do wyznaczonych przez nie jednostek notyfikowanych Agencja może, na wniosek Komisji, nadzorować jakość pracy tych jednostek. W odpowiednich przypadkach przekazuje Komisji opinię.

2. Bez uszczerbku dla obowiązków państw członkowskich, Agencja – na wniosek Komisji, gdy Komisja zgodnie z art. 28 ust. 4 dyrektywy w sprawie interoperacyjności kolei stwierdzi, że jednostka notyfikowania nie spełnia kryteriów, o których mowa w załączniku VIII do tej dyrektywy – przeprowadza kontrole w celu zapewnienia spełnienia tych kryteriów. Agencja przekazuje Komisji opinię.”;

9) Art. 15 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 15

Interoperacyjność wspólnotowego systemu kolei

Bez uszczerbku dla odstępstw przewidzianych w art. 9 dyrektywy w sprawie interoperacyjności kolei, Agencja na wniosek Komisji analizuje pod kątem interoperacyjności każdy projekt obejmujący opracowanie lub budowę lub odnowienie lub modernizację podsystemu w sprawie którego złożono wniosek o finansowanie ze środków wspólnotowych. W terminie uzgodnionym z Komisją w zależności od znaczenia projektu i dostępnych zasobów, który to termin nie może przekroczyć dwóch miesięcy, Agencja wydaje opinię na temat zgodności projektu z właściwymi TSI.”;

10) Bezpośrednio przed art. 16 dodaje się tytuł rozdziału w brzmieniu:

„ROZDZIAŁ 3a

UTRZYMANIE POJAZDÓW”;

11) W art. 16 dodaje się akapit w brzmieniu:

„Zalecenia te są spójne z obowiązkami nałożonymi wcześniej na przedsiębiorstwa kolejowe, jak przewidziano w art. 4 dyrektywy w sprawie bezpieczeństwa kolei, oraz na jednostkę odpowiedzialną za utrzymanie, jak przewidziano w art. 14a tej dyrektywy, i w pełni uwzględniają mechanizmy certyfikacji przedsiębiorstw kolejowych i jednostek odpowiedzialnych za utrzymanie.”;

12) Dodaje się artykuł w brzmieniu:

„Artykuł 16a

Certyfikacja jednostek odpowiedzialnych za utrzymanie

1. Do ...⁺ Agencja wysłała Komisji zalecenie dotyczące wdrażania systemu certyfikacji jednostek odpowiedzialnych za utrzymanie zgodnie z art. 14a ust. 5 dyrektywy w sprawie bezpieczeństwa kolei.

Ocena przeprowadzona przez Agencję i wydane przez nią zalecenie obejmują w szczególności przedstawione poniżej aspekty przy właściwym uwzględnieniu związków, jakie jednostka odpowiedzialna za utrzymanie może mieć z innymi stronami, takimi jak posiadacze, przedsiębiorstwa kolejowe i zarządcy infrastruktury:

a) kwestia, czy jednostka odpowiedzialna za utrzymanie dysponuje odpowiednimi systemami, w tym dotyczącymi procesów operacyjnych i zarządzania, dla zapewnienia skutecznego i bezpiecznego utrzymania pojazdów;

⁺ Dz.U.: 18 miesięcy od wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.

- b) zawartość i specyfikacje systemu certyfikacji dostosowanego do utrzymania pojazdów;
 - c) rodzaj właściwych jednostek certyfikacji oraz wymogi, jakie należy nałożyć na takie jednostki;
 - d) format i czas obowiązywania certyfikatów dostarczanych jednostkom odpowiedzialnym za utrzymanie;
 - e) techniczne i operacyjne inspekcje i kontrole.
2. W terminie trzech lat od przyjęcia przez Komisję systemu certyfikacji w zakresie utrzymania, o którym mowa w art. 14a ust. 5 dyrektywy w sprawie bezpieczeństwa kolei, Agencja wysłała Komisji sprawozdanie oceniające wdrażanie tego systemu. W tym samym terminie Agencja wysłała także Komisji zalecenie w celu określenia zawartości i specyfikacji podobnego systemu certyfikacji dla jednostek odpowiedzialnych za utrzymanie innych pojazdów, takich jak lokomotywy, wagony pasażerskie, elektryczne zespoły trakcyjne (EZT) oraz zespoły trakcyjne o napędzie spalinowym (ZTS).
3. Agencja analizuje alternatywne środki, co do których podjęto decyzję zgodnie z art. 14a ust. 8 dyrektywy w sprawie bezpieczeństwa kolei, w kontekście swojego raportu o działaniu systemu bezpieczeństwa, o którym mowa w art. 9 ust. 2 niniejszego rozporządzenia.”;

13) Bezpośrednio po art. 16a dodaje się tytuł rozdziału w brzmieniu:

**„ROZDZIAŁ 3b
PERSONEL KOLEJOWY”;**

14) Dodaje się artykuł w brzmieniu:

*„Artykuł 16b
Maszyniści*

1. W kwestiach związanych z dyrektywą 2007/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. w sprawie przyznawania uprawnień maszynistom prowadzącym lokomotywy i pociągi w obrębie systemu kolejowego Wspólnoty* (zwanej dalej „dyrektywą o maszynistach”) Agencja:
 - a) przygotowuje projekt wspólnotowego wzoru licencji, świadectwa i poświadczonej kopii świadectwa oraz ich cech fizycznych, uwzględniając w nim środki zapobiegające fałszerstwom;
 - b) współpracuje z właściwymi organami, tak aby zagwarantować interoperacyjność rejestrów licencji i świadectw maszynistów. W tym celu Agencja przygotowuje projekt podstawowych parametrów rejestrów, które mają zostać utworzone, takich jak dane podlegające rejestracji, ich format i protokołów wymiany danych, prawa dostępu, okres przechowywania danych, procedury obowiązujące w przypadkach upadłości;

- c) przygotowuje projekt wspólnotowych kryteriów wyboru egzaminatorów i egzaminów;
- d) ocenia postęp w przyznawaniu świadectw maszynistom, przekazując Komisji nie później niż cztery lata po przyjęciu podstawowych parametrów rejestrów, jak przewidziano w art. 22 ust. 4 dyrektywy o maszynistach, sprawozdanie uwzględniające w razie potrzeby zmiany, jakie należy wprowadzić w systemie, i działania dotyczące teoretycznego i praktycznego egzaminu sprawdzającego wiedzę zawodową osób ubiegających się o ujednolicone świadectwo w odniesieniu do taboru i odpowiedniej infrastruktury;
- e) do dnia 4 grudnia 2012 r. przeanalizuje możliwość użycia karty elektronicznej łączącej licencję i świadectwa przewidziane w art. 4 dyrektywy o maszynistach i przygotowuje odpowiednią analizę kosztów i korzyści. Agencja przygotowuje projekt specyfikacji technicznych i eksploatacyjnych takiej karty;
- f) wspomaga współpracę Państw Członkowskich we wdrażaniu dyrektywy o maszynistach i organizuje odpowiednie spotkania z przedstawicielami właściwych organów;

- g) na prośbę Komisji przeprowadza analizę kosztów i korzyści stosowania przepisów dyrektywy o maszynistach wobec maszynistów pracujących wyłącznie na terytorium Państwa Członkowskiego składającego wniosek. Analiza kosztów i korzyści obejmuje okres dziesięciu lat. Analiza kosztów i korzyści jest przedstawiana Komisji w terminie dwóch lat od utworzenia rejestrów zgodnie z art. 37 pkt 1 dyrektywy o maszynistach;
 - h) jeżeli Komisja zwróciła się z taką prośbą, przeprowadza kolejną analizę kosztów i korzyści, która ma zostać przedstawiona Komisji nie później niż 12 miesięcy przed wygaśnięciem okresowego zwolnienia przyznanego ewentualnie przez Komisję;
 - i) zapewnia zgodność systemu ustanowionego na mocy art. 22 ust. 2 lit. a) i b) dyrektywy o maszynistach z rozporządzeniem WE nr 45/2001 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 18 grudnia 2000 r. o ochronie osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych przez instytucje i organy wspólnotowe i o swobodnym przepływie takich danych**.
2. W kwestiach związanych z dyrektywą o maszynistach Agencja wydaje zalecenia dotyczące:
- a) zmiany kodów wspólnotowych różnych typów w ramach kategorii A i B, o których mowa w art. 4 ust. 3 dyrektywy o maszynistach;

- b) kodów oznaczających informacje dodatkowe lub przeciwwskazania zdrowotne w zakresie korzystania z licencji określone przez właściwy organ zgodnie z załącznikiem II do dyrektywy o maszynistach.
3. Agencja może zwrócić się do właściwych organów z uzasadnionym wnioskiem o informacje o statusie licencji maszynistów.

* Dz.U. L 315 z 3.12.2007, s. 51.

** Dz.U. L 8 z 12.1.2001, s. 1.”;

- 15) Dodaje się artykuł w brzmieniu:

„Artykuł 16c

Pozostały personel obsługi pociągu

Zgodnie z art. 28 dyrektywy o maszynistach Agencja w sprawozdaniu przedstawionym do dnia 4 czerwca 2009 r. i przy uwzględnieniu TSI dotyczących sterowania i zarządzania ruchem kolejowym, opracowanych na podstawie dyrektyw 96/48/WE i 2001/16/WE, określa profil i zadania pozostałych członków personelu, którzy wykonują zadania o szczególnym znaczeniu ze względu na bezpieczeństwo i których kwalifikacje zawodowe służą bezpieczeństwu kolejowemu, które to profil i zadania powinny być regulowane na poziomie wspólnotowym przez system licencji lub świadectw, który może być podobny do systemu ustanowionego na mocy dyrektywy o maszynistach.”;

16) W art. 17 tytuł i ust. 1 otrzymują brzmienie:

„Artykuł 17

Kompetencje zawodowe i szkolenie

1. Agencja wydaje zalecenia określające wspólne kryteria definiowania kompetencji zawodowych i oceny personelu w przypadku personelu zajmującego się eksploatacją i utrzymaniem systemu kolei, który nie jest objęty art. 16b lub 16c.”;

17) Bezpośrednio po art. 17 dodaje się tytuł rozdziału w brzmieniu:

„ROZDZIAŁ 3c

REJESTRY I OGÓLNODOSTĘPNE BAZY DANYCH AGENCJI”;

18) Art. 18 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 18

Rejestry

1. Agencja sporządza i zaleca Komisji wspólne specyfikacje w odniesieniu do:
 - a) krajowych rejestrów pojazdów zgodnie z art. 33 dyrektywy w sprawie interoperacyjności kolei, w tym ustaleń dotyczących wymiany danych i standardowego formularza wniosku o rejestrację;

- b) europejskiego rejestru dopuszczonych typów pojazdów zgodnie z art. 34 dyrektywy w sprawie interoperacyjności kolei, w tym ustaleń dotyczących wymiany danych z krajowymi organami bezpieczeństwa;
- c) rejestru infrastruktury zgodnie z art. 35 dyrektywy w sprawie interoperacyjności kolei.

2. Agencja sporządza i utrzymuje rejestr typów pojazdów dopuszczonych przez Państwa Członkowskie do eksploatacji w sieci kolejowej na terytorium Wspólnoty zgodnie z art. 34 dyrektywy w sprawie interoperacyjności kolei. Agencja przygotowuje również projekt wzoru deklaracji zgodności typu zgodnie z art. 26 ust. 4 tej dyrektywy.”;

19) Art. 19 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 19

Umożliwianie dostępu do dokumentów i rejestrów

- 1. Agencja upublicznia następujące dokumenty i rejestry przewidziane w dyrektywie w sprawie interoperacyjności kolei oraz dyrektywie w sprawie bezpieczeństwa kolei:
 - a) deklaracje WE weryfikacji podsystemów;
 - b) deklaracje WE zgodności elementów dostępnych krajowym organom bezpieczeństwa;

- c) licencje wydane zgodnie z dyrektywą 95/18/WE;
- d) certyfikaty bezpieczeństwa wydane zgodnie z art. 10 dyrektywy w sprawie bezpieczeństwa kolei;
- e) sprawozdania z dochodzeń przesłane Agencji zgodnie z art. 24 dyrektywy w sprawie bezpieczeństwa kolei;
- f) krajowe przepisy, o których Komisja jest informowana zgodnie z art. 8 dyrektywy w sprawie bezpieczeństwa kolei oraz art. 5 ust. 6 i 17 ust. 3 dyrektywy w sprawie interoperacyjności kolei;
- g) odnośnik do krajowych rejestrów pojazdów;
- h) odnośnik do rejestrów infrastruktury;
- i) europejski rejestr dopuszczonych typów pojazdów;
- j) rejestr wniosków o zmiany i planowane zmiany specyfikacji ERTMS;
- k) rejestr oznaczeń posiadaczy pojazdów prowadzony przez Agencję zgodnie z TSI dotyczącymi funkcjonowania ruchu kolejowego i zarządzania nim.

2. Uzgodnienia praktyczne regulujące przekazywanie dokumentów, o których mowa w ust. 1, są omawiane i uzgadniane przez Państwa Członkowskie i Komisję na podstawie projektu przygotowanego przez Agencję.
3. Podczas przekazywania dokumentów, o których mowa w ust. 1, zainteresowane jednostki mogą wskazywać, które dokumenty nie mogą zostać upublicznione ze względów bezpieczeństwa.
4. Krajowe organy odpowiedzialne za wydawanie dokumentów, o których mowa w ust. 1 lit. c) i d), powiadamiają Agencję w terminie jednego miesiąca o każdej poszczególnej decyzji dotyczącej wydania, odnowienia, zmiany lub wycofania tych dokumentów.
5. Agencja może dodać do publicznie dostępnej bazy danych każdy jawny dokument lub odnośnik, które są istotne w związku z celami niniejszego rozporządzenia.”;

20) Tytuł rozdziału 4 otrzymuje brzmienie:

„ZADANIA SPECJALNE”;

21) Dodaje się artykuły w brzmieniu:

„Artykuł 21a

ERTMS

1. Agencja, w koordynacji z Komisją, podejmuje się realizacji zadań określonych w ust. 2–5 w celu:
 - a) zapewnienia spójnego rozwoju ERTMS;
 - b) przyczynienia się do wspierania zgodności wyposażenia ERTMS wdrożonego w państwach członkowskich z obowiązującymi specyfikacjami.
2. Agencja wprowadza procedurę dotyczącą obsługi wniosków w sprawie zmiany specyfikacji ERTMS. W tym celu Agencja ustanawia i prowadzi rejestr wniosków w sprawie zmiany i planowanych zmian specyfikacji ERTMS.

Agencja zaleca przyjęcie nowej wersji wyłącznie wówczas, gdy poprzednia wersja została wprowadzona w wystarczającym zakresie. Opracowywanie nowych wersji nie powinno wpływać na zakres wprowadzania ERTMS, stabilność specyfikacji konieczną dla optymalizacji produkcji wyposażenia ERTMS, zwrotu nakładów związanych z inwestycjami przedsiębiorstw kolejowych oraz skutecznego planowania wprowadzania ERTMS.

3. Agencja wspiera prace Komisji nad opracowaniem planu UE dotyczącego wprowadzenia ERTMS i koordynacją prac instalacyjnych ERTMS wzdłuż transeuropejskich korytarzy transportowych.
4. Agencja opracowuje strategię zarządzania różnymi wersjami ERTMS w celu zapewnienia kompatybilności technicznej i operacyjnej sieci i pojazdów wyposażonych w różne wersje ERTMS oraz zapewnienia zachęt sprzyjających szybkiemu wdrażaniu obowiązującej wersji oraz ewentualnych nowszych wersji.

Zgodnie z art. 6 ust. 9 dyrektywy w sprawie interoperacyjności kolei Agencja zapewnia kompatybilność wsteczną kolejnych wersji wyposażenia ERTMS z poprzednimi wersjami, począwszy od wersji przyjętej przez Komisję w dniu 23 kwietnia 2008 r.

W odniesieniu do wyposażenia ERTMS, które zostało dopuszczone do eksploatacji przed 23 kwietnia 2008 r. lub którego instalacja lub aktualizacja była w tym terminie na zaawansowanym etapie wprowadzania, Agencja przygotowuje sprawozdanie oceniające, w którym określa:

- a) dodatkowe koszty, jakie poniosą podmioty, które wprowadziły wcześniejszą wersję, wskutek wprowadzenia wersji przyjętej przez Komisję dnia 23 kwietnia 2008 r.;

- b) wszelkie możliwe mechanizmy, w tym finansowe, wspierania przejścia z wersji wcześniejszych na wersję, o której mowa w lit. a).

Komisja podejmuje odpowiednie środki w ciągu jednego roku od terminu otrzymania sprawozdania oceniającego Agencji.

- 5. Agencja ustanawia grupę roboczą ad hoc jednostek notyfikowanych i przewodniczy jej w celu zbadania, czy procedury WE dotyczące weryfikacji prowadzonej przez jednostki notyfikowane w kontekście określonych projektów ERTMS były stosowane w sposób spójny. Agencja współpracuje także z krajowymi organami bezpieczeństwa w celu zbadania, czy procedury dotyczące zezwoleń na dopuszczenie do eksploatacji są stosowane w sposób spójny. W przypadku, gdy Agencja ustala, że istnieje ryzyko braku zgodności technicznej i operacyjnej między sieciami i pojazdami posiadającymi wyposażenie podlegające tym procedurom, niezwłocznie powiadamia o tym Komisję, która podejmuje odpowiednie środki.
- 6. W przypadku pojawienia się technicznych niezgodności między sieciami i pojazdami w kontekście określonych projektów ERTMS, jednostki notyfikowane i krajowe organy bezpieczeństwa zapewniają, aby Agencja była w stanie otrzymywać wszelkie istotne informacje dotyczące stosowanych procedur weryfikacyjnych „WE” i dopuszczania do eksploatacji, a także warunków operacyjnych. W razie potrzeby Agencja zaleca Komisji odpowiednie działania.

7. Agencja ocenia proces certyfikacji wyposażenia ERTMS, przekazując Komisji do dnia ...⁺ sprawozdanie zawierające w razie potrzeby zalecenia zmian, które należy wprowadzić.
8. Na podstawie sprawozdania, o którym mowa w ust. 7, Komisja ocenia koszty i korzyści wykorzystania pojedynczego typu wyposażenia laboratoryjnego, pojedynczego toru referencyjnego i/lub pojedynczej jednostki certyfikacji na szczeblu Wspólnoty. Taka jednostka certyfikacji powinna być zgodna z kryteriami załącznika VIII dyrektywy w sprawie interoperacyjności kolei. Komisja może przedstawić sprawozdanie, oraz, w razie konieczności, przedłożyć wniosek legislacyjny w celu ulepszenia systemu certyfikacji ERTMS.

Artykuł 21b

Pomoc udzielana Komisji

1. W granicach określonych w art. 30 ust. 2 lit. b) Agencja na wniosek Komisji wspomaga Komisję we wdrażaniu prawodawstwa wspólnotowego mającego na celu zwiększenie stopnia interoperacyjności systemów kolei i opracowanie wspólnego podejścia do bezpieczeństwa europejskiego systemu kolei.

⁺ Dz.U.: Dwa lata od daty wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.

2. Zakres i czas trwania tej pomocy są ograniczone, a udzielana jest ona bez uszczerbku dla wszystkich innych zadań przydzielonych Agencji na mocy niniejszego rozporządzenia; pomoc ta może obejmować:
 - a) informowanie na temat sposobów wdrażania poszczególnych aspektów prawodawstwa wspólnotowego;
 - b) doradztwo techniczne w kwestiach wymagających szczególnej wiedzy i umiejętności;
 - c) gromadzenie informacji dzięki współpracy krajowych organów bezpieczeństwa z jednostkami prowadzącymi dochodzenia przewidzianej w art. 6 ust. 5.
3. Dyrektor Wykonawczy przekazuje Radzie Administracyjnej co najmniej raz w roku sprawozdanie w sprawie wykonania niniejszego artykułu, w tym jego wpływu na zasoby."

22) Art. 24 ust. 3 otrzymuje brzmienie:

- „3. Bez uszczerbku dla art. 26 ust. 1, personel Agencji składa się z:
- pracowników tymczasowych zatrudnionych przez Agencję na okres nieprzekraczający pięciu lat, wybranych spośród fachowców z danego sektora na podstawie ich kwalifikacji i doświadczenia w zakresie bezpieczeństwa i interoperacyjności kolei,
 - urzędników wyznaczonych lub oddelegowanych przez Komisję lub Państwa Członkowskie na okres nieprzekraczający pięciu lat, oraz

- innych pracowników, zgodnie z warunkami zatrudnienia innych pracowników Wspólnot Europejskich, wykonujących prace wdrożeniowe lub biurowe.

Podczas pierwszych 10 lat działania Agencji okres 5 lat, o którym mowa w pierwszym tiret pierwszego akapitu, może zostać przedłużony o kolejny okres nieprzekraczający 3 lat, jeżeli jest to wymagane ze względu na ciągłość świadczenia usług.”;

23) Art. 25 otrzymuje brzmienie:

a) ust. 2 lit. c) otrzymuje brzmienie:

„c) przyjmuje do dnia 30 listopada każdego roku i po wzięciu pod uwagę opinii Komisji program prac Agencji na następny rok i przedkłada go Państwom Członkowskim, Parlamentowi Europejskiemu, Radzie i Komisji. Program prac jest przyjmowany bez uszczerbku dla corocznej wspólnotowej procedury budżetowej. Jeżeli w terminie 15 dni od daty przyjęcia programu prac Komisja wyrazi swoją dezaprobatę wobec programu, Rada Administracyjna ponownie analizuje program i przyjmuje go po ewentualnych poprawkach w terminie dwóch miesięcy w drugim czytaniu większością dwóch trzecich głosów, w tym głosów przedstawicieli Komisji, albo jednogłośnie przez przedstawicieli Państw Członkowskich;”;

b) dodaje się ustęp w brzmieniu:

„3. Program prac Agencji określa cele każdego działania. Zasadą jest, że każde działanie lub każdy wynik są przedmiotem sprawozdania przedkładanego Komisji.”.

24) Art. 26 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Rada Administracyjna składa się z jednego przedstawiciela każdego Państwa Członkowskiego i czterech przedstawicieli Komisji oraz sześciu przedstawicieli bez prawa głosu reprezentujących na poziomie europejskim następujące grupy:

- a) przedsiębiorstwa kolejowe;
- b) zarządców infrastruktury;
- c) przemysł kolejowy;
- d) związki zawodowe;
- e) pasażerów;
- f) klientów przewozów towarowych.

Dla każdej z tych grup Komisja powołuje przedstawiciela i jego zastępcę na podstawie listy czterech osób przedłożonej przez poszczególne organizacje europejskie, mając na uwadze zapewnienie odpowiedniej reprezentacji wszystkich interesów.

Członkowie rady, jak również ich zastępcy są powoływani na podstawie odpowiedniego doświadczenia i wiedzy.”;

25) Art. 33 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. W celu wypełnienia zadań powierzonych Agencji na mocy art. 9, 9a, 10, 13 i 15, może ona przeprowadzać wizyty w Państwach Członkowskich zgodnie z polityką określoną przez Radę Administracyjną. Władze krajowe tych Państw Członkowskich ułatwiają pracę personelu Agencji.”;

26) Art. 36 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Agencja pozostaje otwarta na uczestnictwo krajów europejskich i krajów objętych europejską polityką sąsiedztwa, które zawarły ze Wspólnotą Europejską umowy przewidujące przyjęcie i zastosowanie przez te kraje prawa wspólnotowego w dziedzinie objętej niniejszym rozporządzeniem.”.

Artykuł 2

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie następnego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.

Sporządzono w

W imieniu Parlamentu Europejskiego
Przewodniczący

W imieniu Rady
Przewodniczący
