Dokument ten służy wyłącznie do celów dokumentacyjnych i instytucje nie ponoszą żadnej odpowiedzialności za jego zawartość

►B

DYREKTYWA 2007/59/WE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

z dnia 23 października 2007 r.

w sprawie przyznawania uprawnień maszynistom prowadzącym lokomotywy i pociągi w obrębie systemu kolejowego Wspólnoty

(Dz.U. L 315 z 3.12.2007, s. 51)

zmieniona przez:

		Dziennik Urzędowy		
		nr	strona	data
►M1	Dyrektywa Komisji 2014/82/UE z dnia 24 czerwca 2014 r.	L 184	11	25.6.2014
►M2	Dyrektywa Komisji (UE) 2016/882 z dnia 1 czerwca 2016 r.	L 146	22	3.6.2016

▼B

DYREKTYWA 2007/59/WE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

z dnia 23 października 2007 r.

w sprawie przyznawania uprawnień maszynistom prowadzącym lokomotywy i pociągi w obrębie systemu kolejowego Wspólnoty

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

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

uwzględniając wniosek Komisji,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego ([1]),

uwzględniając opinię Komitetu Regionów ([2]),

stanowiąc zgodnie z procedurą określoną w art. 251 Traktatu, w świetle wspólnego tekstu zatwierdzonego przez komitet pojednawczy w dniu 31 lipca 2007 r. ([3]),

a także mając na uwadze, co następuje:

(1) Dyrektywa 2004/49/WE ([4]) Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie bezpieczeństwa kolei wspólnotowej nakłada na zarządców infrastruktury i przedsiębiorstwa kolejowe obowiązek opracowania własnych systemów zarządzania bezpieczeństwem w taki sposób, aby dany system kolejowy był przynajmniej w stanie spełnić wspólne wymagania bezpieczeństwa (CST) i aby system ten odpowiadał krajowym przepisom w zakresie bezpieczeństwa oraz wymogom bezpieczeństwa określonym w technicznych specyfikacjach interoperacyjności (TSI), a także aby zastosowanie znalazły odnośne elementy wspólnych metod oceny bezpieczeństwa (CSM). Powyższe systemy zarządzania bezpieczeństwem przewidują, między innymi, programy i systemy szkolenia pracowników, które zapewniają utrzymanie ich kwalifikacji oraz należyte wykonywanie obowiązków.

(2) Dyrektywa 2004/49/WE stanowi, że aby uzyskać dostęp do infrastruktury kolejowej, przedsiębiorstwo kolejowe musi posiadać certyfikat bezpieczeństwa.

([1]) Dz.U. C 221 z 8.9.2005, str. 64.
([2]) Dz.U. C 71 z 22.3.2005, str. 26.
([3]) Opinia Parlamentu Europejskiego z dnia 28 września 2005 r. (Dz.U. C 227 E z 21.9.2006, str. 464), wspólne stanowisko Rady z dnia 14 września 2006 r. (Dz.U. C 289 E z 28.11.2006, str. 42). Stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 18 stycznia 2007 r. (dotychczas nieopublikowane w Dzienniku Urzędowym), rezolucja legislacyjna Parlamentu Europejskiego z dnia 25 września 2007 r. i decyzja Rady z dnia 26 września 2007 r.
([4]) Dz.U. L 164 z 30.4.2004, str. 44. Wersja sprostowana w Dz.U. L 220 z 21.6.2004, str. 16.

▼B

(3) Na mocy dyrektywy Rady 91/440/EWG z dnia 29 lipca 1991 r. w sprawie rozwoju kolei wspólnotowych ([1]) licencjonowanym przedsiębiorstwom kolejowym od dnia 15 marca 2003 r. przysługiwało prawo dostępu do transeuropejskiej sieci towarowej w celu wykonywania międzynarodowych kolejowych przewozów towarowych, a najpóźniej od 2007 r. będzie przysługiwać prawo dostępu do całej sieci w celu wykonywania krajowych i międzynarodowych przewozów towarowych. Nieuchronnym skutkiem tego stopniowego rozszerzania praw dostępu będzie zwiększony przepływ maszynistów pociągów przez granice kraju. W rezultacie wzrastać będzie zapotrzebowanie na maszynistów przeszkolonych i uprawnionych na podstawie świadectwa do prowadzenia pociągów w co najmniej dwóch państwach członkowskich.

(4) Badanie wykonane przez Komisję w 2002 r. wykazało, że przepisy państw członkowskich dotyczące warunków przyznawania uprawnień maszynistom pociągów znacznie różnią się między sobą. Aby zniwelować te różnice, powinno się przyjąć wspólnotowe zasady przyznawania uprawnień maszynistom pociągów, przy jednoczesnym utrzymaniu obecnego, wysokiego poziomu bezpieczeństwa systemu kolejowego na terytorium Wspólnoty.

(5) Takie wspólnotowe zasady powinny przyczyniać się również do realizacji celów polityki Wspólnoty w zakresie swobody przepływu pracowników, swobody przedsiębiorczości i swobody świadczenia usług w ramach wspólnej polityki transportowej, przy jednoczesnym unikaniu zakłóceń konkurencji.

(6) Celem niniejszych wspólnych przepisów powinno być przede wszystkim ułatwienie przepływu maszynistów pociągów pomiędzy państwami członkowskimi oraz ułatwienie ich przepływu pomiędzy przedsiębiorstwami kolejowymi, natomiast w szerszym ujęciu uznawanie licencji oraz ujednoliconego świadectwa uzupełniającego przez wszystkie podmioty sektora kolejowego. W tym celu w niniejszych przepisach powinny zostać określone minimalne wymagania, których spełnienie pozwoli kandydatom na uzyskanie licencji lub ujednoliconego świadectwa uzupełniającego.

(7) Niniejsza dyrektywa uzupełnia i wzoruje się w dużym stopniu na historycznej umowie zbiorowej, zawartej między Europejską Federacją Pracowników Transportu (ETF) a Stowarzyszeniem Kolei Europejskich (CER) w sprawie niektórych aspektów warunków pracy pracowników wykonujących pracę w trasie biorących udział w świadczeniu interoperacyjnych usług transgranicznych ([2]).

(8) Nawet jeżeli dane państwo członkowskie wyłącza z zakresu stosowania niniejszej dyrektywy maszynistów pracujących wyłącznie w ramach systemów, sieci i infrastruktury kolejowej niektórych kategorii, to wyłączenie takie w żaden sposób nie powinno ograniczać obowiązku tego państwa członkowskiego w zakresie uznawania ważności licencji na całym terytorium Unii Europejskiej lub ważności ujednoliconych świadectw uzupełniających — w ramach odnośnej infrastruktury.

([1]) Dz.U. L 237 z 24.8.1991, str. 25. Dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą 2006/103/WE (Dz.U. L 363 z 20.12.2006, str. 344). Wersja sprostowana w Dz.U. L 220 z 21.6.2004, str. 58.

([2]) Dz.U. L 195 z 27.7.2005, str. 18.

▼B

(9) Wymogi powinny obejmować przynajmniej dolną granicę wieku, od której wolno prowadzić pociąg, zdolność fizyczną i psychiczną kandydata do wykonywania zawodu, doświadczenie zawodowe oraz znajomość pewnych zagadnień związanych z prowadzeniem pociągu, jak również wiedzę o infrastrukturze, w obrebie której maszyniści będą prowadzić pociąg, oraz język używany w ramach tej infrastruktury.

(10) Aby zracjonalizować koszty szkolenia odbywanego przez maszynistów w celu uzyskania ujednoliconego świadectwa uzupełniającego, powinno ono koncentrować się — na ile jest to możliwe i pożądane z punktu widzenia bezpieczeństwa — na tych szczególnych czynnościach, które ma wykonywać maszynista, takich jak przetaczanie taboru, czynności z zakresu naprawy i utrzymania pojazdów, przewozy pasażerskie i towarowe. Przy ocenie wdrożenia niniejszej dyrektywy Europejska Agencja Kolejowa (zwana dalej „Agencją”) powinna określić, czy istnieje konieczność zmiany wymagań dotyczących szkolenia wyszczególnionych w załączniku, tak by lepiej odzwierciedlały one nową, kształtującą się strukturę rynku.

(11) Przedsiębiorstwa kolejowe i zarządcy infrastruktury wydający ujednolicone świadectwa uzupełniające sami mogą zapewnić szkolenie w zakresie ogólnej wiedzy zawodowej, znajomości języka obcego, wiedzy na temat taboru kolejowego oraz infrastruktury. W odniesieniu do egzaminów należy unikać konfliktu interesów, co jednak nie wyklucza takiej możliwości, by egzaminator pochodził z przedsiębiorstwa kolejowego lub od zarządcy infrastruktury wydającego ujednolicone świadectwo uzupełniające.

(12) Zgodnie z art. 13 ust. 4 dyrektywy 2004/49/WE przedsiębiorstwa kolejowe i zarządcy infrastruktury są odpowiedzialni za poziom szkolenia maszynistów, których zatrudniają. W tym celu przedsiębiorstwa kolejowe i zarządcy infrastruktury powinny brać pod uwagę szkolenia i kwalifikacje uzyskane uprzednio przez tych maszynistów, zgodnie z art. 13 ust. 3 tej dyrektywy. Istotne jest również, aby zapewnić przeszkolenie wystarczającej liczby maszynistów. W tym kontekście jest jednak konieczne podjęcie środków w celu zapewnienia, by wskutek inwestycji dokonywanych przez przedsiębiorstwo kolejowe lub zarządcę infrastruktury w celu przeszkolenia maszynisty nie odnosiło nienależnych korzyści inne przedsiębiorstwo kolejowe lub zarządca infrastruktury w przypadku gdy maszynista dobrowolnie przeniesie się z tego pierwszego do tego drugiego przedsiębiorstwa lub zarządcy. Mogą to być dowolne środki, takie jak na przykład prawodawstwo krajowe, układy zbiorowe pracy, postanowienia w umowach pomiędzy maszynistą a pracodawcą lub umowy określające warunki zatrudniania maszynistów jednego przedsiębiorstwa przez inne przedsiębiorstwo w sytuacji gdy ci maszyniści są stronami takich umów.

(13) Kwalifikacje personelu oraz warunki bezpieczeństwa i higieny pracy są opracowywane w kontekście dyrektyw dotyczących interoperacyjności, zwłaszcza jako podsystem TSI „funkcjonowanie i zarządzanie ruchem kolejowym”. Istnieje potrzeba

▼B

zapewnienia spójności pomiędzy wspomnianymi TSI a załącznikami do niniejszej dyrektywy. Komisja osiągnie to w drodze zmian lub dostosowań odpowiednich TSI do niniejszej dyrektywy i załączników do niej w ramach procedur przewidzianych w dyrektywie Rady 96/48/WE z dnia 23 lipca 1996 r. w sprawie interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości ([1]) i dyrektywy 2001/16/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 19 marca 2001 r. w sprawie interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych ([2]).

(14) W celu zwiększenia swobody przepływu pracowników oraz bezpieczeństwa kolei wspólnotowych szczególną uwagę należy zwrócić na pozostałych członków załogi wykonujących zadania w zakresie bezpieczeństwa na pokładzie lokomotyw i pociągów. Dlatego też państwa członkowskie powinny zapewnić spełnianie przez pozostałych członków personelu wykonujących zadania istotne z punktu widzenia bezpieczeństwa minimalnych wymagań określonych w TSI w sprawie funkcjonowania i zarządzania ruchem kolejowym. Agencja, po uwzględnieniu krajowych programów wdrożeniowych, które mają być notyfikowane przez państwa członkowskie w związku z wdrożeniem TSI, powinna określić możliwe propozycje dotyczące certyfikacji pozostałych członków personelu wykonujących zadania istotne z punktu widzenia bezpieczeństwa oraz ocenić wpływ tych różnych opcji. Na podstawie tego sprawozdania Komisja powinna, w razie potrzeby, przedstawić propozycję w odniesieniu do warunków i procedur certyfikacji przebywających w lokomotywie i w pociągu członków personelu wykonujących zadania istotne z punktu widzenia bezpieczeństwa.

(15) Wyszczególnione w niniejszej dyrektywie wymagania dotyczące zarówno licencji, jak i ujednoliconego świadectw uzupełniającego powinny dotyczyć jedynie wymogów prawnych uprawniających maszynistę do prowadzenia pociągu. Zanim dany maszynista będzie mógł prowadzić pociąg na określonej infrastrukturze, spełnione powinny być także wszelkie inne wymogi prawne — zgodne z prawodawstwem wspólnotowym i stosowane w sposób niedyskryminujący — odnoszące się do przedsiębiorstw kolejowych, zarządców infrastruktury oraz do taboru kolejowego.

(16) Niniejsza dyrektywa powinna być bez uszczerbku dla wdrażania dyrektywy 95/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z 24 października 1995 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w zakresie przetwarzania danych osobowych i swobodnego przepływu tych danych ([3]) oraz rozporządzenia (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 ([4]).

([1]) Dz.U. L 235 z 17.9.1996, str. 6. Dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą Komisji 2007/32/WE (Dz.U. L 141 z 2.6.2007, str. 63); sprostowanie w Dz.U. L 220 z 21.6.2004, str. 40.

([2]) Dz.U. L 110 z 20.4.2001, str. 1. Dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą Komisji 2007/32/WE.

([3]) Dz.U. L 281 z 23.11.1995, str. 31. Dyrektywa zmieniona rozporządzeniem (WE) nr 1882/2003 (Dz.U. L 284 z 31.10.2003, str. 1).

([4]) Dz.U. L 8 z 12.1.2001, str. 1.

▼B

(17) W celu zagwarantowania niezbędnej jednolitości i przejrzystości Wspólnota powinna ustanowić jeden wzór dokumentów — uznawany wzajemnie przez państwa członkowskie, potwierdzający zarówno, że maszyniści pociągów spełniają określone wymogi minimalne, oraz że posiadają kwalifikacje zawodowe oraz znajomość języków obcych — pozostawiając w gestii właściwych organów państw członkowskich wydawanie licencji, a w gestii przedsiębiorstw kolejowych i zarządców infrastruktury — wydawanie ujednoliconych świadectw uzupełniających.

(18) Agencja powinna zbadać także możliwość stosowania karty elektronicznej zamiast licencji oraz ujednoliconych świadectw uzupełniających. Taka karta elektroniczna miałaby tę przewagę, że łączyłaby w sobie oba dokumenty, a jednocześnie mogłaby być używana do innych zastosowań w dziedzinie bezpieczeństwa lub zarządzania maszynistami.

(19) Władze bezpieczeństwa powinny korzystać z wszystkich informacji zawartych w licencji, ujednoliconych świadectwach uzupełniających oraz w rejestrach licencji i ujednoliconych świadectw uzupełniających w celu ułatwienia oceny procesu certyfikacji personelu, o której mowa w art. 10 i 11 dyrektywy 2004/49/WE, oraz szybszego wydawania certyfikatów bezpieczeństwa, o których mowa w tych artykułach.

(20) Zatrudnianie maszynistów pociągów, posiadających świadectwa zgodne z niniejszą dyrektywą, nie powinno zwalniać przedsiębiorstw kolejowych i zarządców infrastruktury z obowiązku utworzenia systemu monitorowania i wewnętrznej kontroli kwalifikacji i postępowania zatrudnionych maszynistów zgodnie z art. 9 i z załącznikiem III dyrektywy 2004/49/WE, lecz stanowić część tego systemu. Ujednolicone świadectwo uzupełniające nie powinno zwalniać przedsiębiorstw kolejowych ani zarządców infrastruktury z ich odpowiedzialności w zakresie bezpieczeństwa, a w szczególności szkolenia swoich pracowników.

(21) Niektóre firmy świadczą usługi udostępniania maszynistów przedsiębiorstwom kolejowym i zarządcom infrastruktury. W takich przypadkach odpowiedzialność za zapewnienie posiadania przez maszynistę licencji oraz świadectwa zgodnych z niniejszą dyrektywą powinno spoczywać na przedsiębiorstwie kolejowym lub zarządcy infrastruktury korzystającym z usług maszynisty.

(22) Aby transport kolejowy nadal skutecznie funkcjonował, maszyniści pociągów, którzy już pracują w swoim zawodzie przed wejściem w życie niniejszej dyrektywy, powinni w okresie przejściowym zachować uzyskane przez siebie uprawnienia.

▼B

(23) Należy unikać niepotrzebnych obciążeń administracyjnych i finansowych przy wymianie zezwoleń na prowadzenie pojazdów kolejowych wydanych maszynistom, zanim odpowiednie przepisy niniejszej dyrektywy znalazły zastosowanie, na ujednolicone świadectwa uzupełniające i licencje zgodne z niniejszą dyrektywą. Dlatego, w zakresie w jakim jest to możliwe, należy zachować uprawnienia do kierowania pojazdami kolejowymi wcześniej przyznane maszyniście. Przy wymianie wspomnianych zezwoleń organy wydające stosowne dokumenty powinny uwzględniać kwalifikacje i doświadczenie poszczególnego maszynisty lub poszczególnej grupy maszynistów. Organ wydający powinien na podstawie wspomnianych kwalifikacji lub doświadczenia postanowić, czy maszynista lub grupa maszynistów musi przejść dodatkowy egzamin lub szkolenie przed otrzymaniem licencji i ujednoliconych świadectw uzupełniających. Dlatego też do organu wydającego powinno należeć stwierdzenie, czy kwalifikacje lub doświadczenie są wystarczające w celu wydania wymaganych licencji i ujednoliconych świadectw uzupełniających bez konieczności przeprowadzania uzupełniającego egzaminu lub szkolenia.

(24) Należy również unikać niepotrzebnych obciążeń administracyjnych i finansowych przy zmianie pracodawcy przez maszynistów. Przedsiębiorstwo kolejowe będące nowym pracodawcą maszynisty powinno uwzględnić kwalifikacje zdobyte przez niego wcześniej i, na ile to możliwe, powinno zapobiec konieczności przeprowadzania dodatkowych egzaminów i szkoleń.

(25) Niniejsza dyrektywa nie powinna przyznawać praw do wzajemnego uznawania uprawnień do kierowania pojazdami kolejowymi uzyskanych przez maszynistów, zanim przepisy niniejszej dyrektywy znalazły zastosowanie, bez uszczerbku dla ogólnego systemu wzajemnego uznawania kwalifikacji ustanowionego na mocy dyrektywy 2005/36/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 7 września 2005 r. w sprawie uznawania kwalifikacji zawodowych ([1]), która ma nadal zastosowanie do końca okresu przejściowego.

(26) Środki niezbędne dla wdrożenia niniejszej dyrektywy powinny zostać przyjęte zgodnie z decyzją Rady 1999/468/WE z dnia 28 czerwca 1999 r. ustanawiającą warunki wykonywania uprawnień wykonawczych przyznanych Komisji ([2]).

(27) W szczególności należy przyznać Komisji uprawnienia do określenia warunków i kryteriów koniecznych do wdrożenia niniejszej dyrektywy. W związku z tym, że środki te mają ogólny zasięg oraz mają na celu zmianę innych niż istotne elementów niniejszej dyrektywy lub jej uzupełnienie poprzez dodanie innych niż istotne elementów, muszą one zostać przyjęte zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą przewidzianą w art. 5a decyzji 1999/468/WE.

([1]) Dz.U. L 255 z 30.9.2005, str. 22. Dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą Rady 2006/100/WE (Dz.U. L 363 z 20.12.2006, str. 141).

([2]) Dz.U. L 184 z 17.7.1999, str. 23. Decyzja zmieniona decyzją 2006/512/WE (Dz.U. L 200 z 22.7.2006, str. 11).

▼B

(28) W przypadku gdy ze względu na pilność sprawy zwykłe terminy procedury regulacyjnej połączonej z kontrolą nie mogą zostać zachowane, Komisja powinna mieć możliwość zastosowania procedury przyspieszonej określonej w art. 5a ust. 6 decyzji 1999/468/WE w celu przyjęcia wspólnotowych kryteriów wyboru egzaminatorów i egzaminów przewidzianych w niniejszej dyrektywie oraz dostosowania do rozwoju naukowego i technicznego załączników do niniejszej dyrektywy, zgodnie z tym, co przewiduje.

(29) Zgodnie z pkt 34 Porozumienia międzyinstytucjonalnego w sprawie lepszego stanowienia prawa ([1]) zachęca się państwa członkowskie do sporządzania, na własne potrzeby i w interesie Wspólnoty, własnych tabel, które możliwie wyczerpująco odzwierciedlają korelacje między niniejszą dyrektywą a środkami transpozycji, oraz do podawania ich do publicznej wiadomości.

(30) Państwa członkowskie powinny zapewnić środki kontroli zgodności z niniejszą dyrektywą oraz odpowiednie działania w przypadku naruszenia przez maszynistę przepisów niniejszej dyrektywy.

(31) Państwa członkowskie powinny przewidzieć odpowiednie sankcje za naruszanie przepisów krajowych wdrażających niniejszą dyrektywę.

(32) Ponieważ cel niniejszej dyrektywy, to jest stworzenie wspólnych ram regulacyjnych w zakresie przyznawania uprawnień maszynistom prowadzącym lokomotywy i pociągi w zakresie przewozu pasażerów i towarów, nie może być odpowiednio zrealizowany przez państwa członkowskie i w związku z tym może być lepiej osiągnięty na poziomie Wspólnoty, Wspólnota może podjąć działania zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 Traktatu. Zgodnie z zasadą proporcjonalności określonej w tym samym artykule niniejsza dyrektywa nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tego celu.

(33) Z punktu widzenia racjonalizacji kosztów uzasadniona może okazać się decyzja, aby maszynistów prowadzących pociągi wyłącznie na terytorium jednego państwa członkowskiego wyłączyć przez określony czas z zakresu stosowania tych przepisów niniejszej dyrektywy, które dotyczą obowiązku posiadania przez takich maszynistów licencji oraz ujednoliconych świadectw uzupełniających zgodnych z niniejszą dyrektywą. Warunki dokonywania takich wyłączeń powinny być jasno określone.

(34) Państwo członkowskie, które nie posiada systemu kolejowego i które nie przewiduje utworzenia w bliskiej przyszłości takiego systemu, byłoby obciążone nieproporcjonalnym i bezcelowym obowiązkiem transpozycji i wdrożenia przepisów niniejszej dyrektywy. Dlatego też takie państwa członkowskie, tak długo jak nie posiadają systemu kolejowego, powinny być zwolnione z obowiązku transpozycji i wdrożenia niniejszej dyrektywy,

([1]) Dz.U. C 321 z 31.12.2003, str. 1.

▼B

PRZYJMUJĄ NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

ROZDZIAŁ I

CEL, ZAKRES STOSOWANIA I DEFINICJE

Artykuł 1

Cel

Niniejsza dyrektywa określa warunki i procedury przyznawania uprawnień maszynistom prowadzącym lokomotywy i pociągi w systemie kolejowym na terytorium Wspólnoty. Określa ona zadania leżące w zakresie odpowiedzialności właściwych organów państw członkowskich, maszynistów pociągów oraz innych podmiotów sektora kolejowego — zwłaszcza przedsiębiorstw kolejowych, zarządców infrastruktury i jednostek szkoleniowych.

Artykuł 2

Zakres stosowania

1. Niniejsza dyrektywa ma zastosowanie do maszynistów prowadzących lokomotywy lub pociągi w systemie kolejowym Wspólnoty z ramienia przedsiębiorstwa kolejowego, zobowiązanego do posiadania certyfikatu bezpieczeństwa, lub zarządcy infrastruktury, zobowiązanego do posiadania autoryzacji w zakresie bezpieczeństwa.

2. Państwa członkowskie nie ograniczają — na podstawie przepisów krajowych dotyczących innych członków drużyny pociągów towarowych — ruchu pociągów towarowych przez granice ani usług transportowych świadczonych za pomocą tych pociągów w ruchu krajowym na swoim terytorium.

3. Bez uszczerbku dla art. 7 państwa członkowskie mogą postanowić, że środki przyjęte przez nie w celu wdrożenia niniejszej dyrektywy nie obejmują maszynistów obsługujących wyłącznie:

a) pociągi metra, tramwaje i inne pojazdy systemów kolei lekkiej;

b) sieci, które są funkcjonalnie wyodrębnione z systemu kolejowego i przeznaczone są tylko na potrzeby pasażerskich i towarowych przewozów lokalnych, miejskich lub podmiejskich;

c) infrastrukturę kolejową należącą do właścicieli prywatnych, istniejącą jedynie do użytku właścicieli tej infrastruktury w ramach ich własnej działalności w zakresie transportu towarów;

d) odcinki torów, które są tymczasowo zamknięte dla normalnego ruchu ze względu na konserwację i naprawy, odnawianie lub modernizację systemu kolejowego.

▼B

Artykuł 3

Definicje

Do celów niniejszej dyrektywy:

a) „właściwy organ” oznacza władzę bezpieczeństwa, o której mowa w art. 16 dyrektywy 2004/49/WE;

b) „maszynista” oznacza osobę zdolną oraz uprawnioną do samodzielnego, odpowiedzialnego i bezpiecznego prowadzenia pociągów, w tym lokomotyw, lokomotyw manewrowych, pociągów roboczych (budowlanych), kolejowych pojazdów specjalnych lub pociągów przeznaczonych do kolejowego przewozu pasażerów lub towarów;

c) „inni członkowie personelu wykonujący zadania mające wpływ na bezpieczeństwo” oznaczają członków personelu w pociągu, którzy nie są maszynistami, ale pomagają w zapewnieniu bezpieczeństwa pociągu oraz w przewożoniu pasażerów i towarów;

d) „system kolejowy” oznacza strukturę złożoną z infrastruktur kolejowych, obejmujących linie kolejowe i instalacje nieruchome systemu kolejowego, oraz z taboru kolejowego wszystkich kategorii i wszelkiego pochodzenia przeznaczonego do poruszania się w obrębie tej infrastruktury, zgodnie z definicją zawartą w dyrektywach 96/48/WE oraz 2001/16/WE;

e) „zarządca infrastruktury” oznacza każdą instytucję lub przedsiębiorstwo odpowiedzialne w szczególności za stworzenie i utrzymanie infrastruktury kolejowej lub jej części, zgodnie z definicją „instytucji zarządzającej infrastrukturą” zawartą w art. 3 dyrektywy 91/440/EWG, co może również obejmować zarządzanie systemami nadzoru i bezpieczeństwa infrastruktury. Funkcje zarządcy infrastruktury sieci lub jej części mogą być powierzone różnym podmiotom lub przedsiębiorstwom;

f) „przedsiębiorstwo kolejowe” oznacza każde przedsiębiorstwo kolejowe odpowiadające definicji zawartej w dyrektywie 2001/14/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 26 lutego 2001 r. w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej oraz przyznawania świadectw bezpieczeństwa ([1]) oraz każde inne przedsiębiorstwo publiczne lub prywatne, którego działalność polega na przewozie koleją towarów lub podróżnych z zastrzeżeniem, że przedsiębiorstwo to musi dostarczać pojazdy trakcyjne. Definicja ta obejmuje także przedsiębiorstwa, które zajmują się jedynie dostarczaniem pojazdów trakcyjnych;

g) „techniczne specyfikacje interoperacyjności” lub „TSI” oznaczają specyfikacje obejmujące każdy podsystem lub część podsystemu, w celu zapewnienia jego zgodności z zasadniczymi wymaganiami oraz w celu zapewnienia interoperacyjności transeuropejskich systemów kolei dużych prędkości i kolei konwencjonalnej, zdefiniowanymi w dyrektywach 96/48/WE oraz 2001/16/WE;

([1]) Dz.U. L 75 z 15.3.2001, str. 29. Dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą 2004/49/WE.

▼B

h) „Agencja” oznacza Europejską Agencję Kolejową powołaną rozporządzeniem (WE) nr 881/2004 ([1]) Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r.;

i) „certyfikat bezpieczeństwa” oznacza zaświadczenie wydane przedsiębiorstwu kolejowemu przez właściwy organ zgodnie z art. 10 dyrektywy 2004/49/WE;

j) „świadectwo” oznacza ujednolicone świadectwo uzupełniające wskazujące infrastrukturę, po jakiej posiadacz jest upoważniony prowadzić pojazdy kolejowe, oraz tabor kolejowy, jaki posiadacz jest upoważniony prowadzić;

k) „autoryzacja w zakresie bezpieczeństwa” oznacza zezwolenie wydane zarządcy infrastruktury przez właściwy organ zgodnie z art. 11 dyrektywy 2004/49/WE;

l) „jednostka szkoleniowa” oznacza jednostkę, która jest akredytowana lub uznana przez właściwy organ w zakresie przeprowadzania kursów szkoleniowych.

ROZDZIAŁ II

PRZYZNAWANIE UPRAWNIEŃ MASZYNISTOM

Artykuł 4

Wspólnotowy wzór dokumentów

1. Wszyscy maszyniści pociągów muszą posiadać warunki fizyczne i kwalifikacje niezbędne do prowadzenia pociągów oraz następujące dokumenty:

a) licencję potwierdzającą, że maszynista spełnia minimalne wymagania pod względem warunków zdrowotnych, podstawowego wykształcenia oraz ogólnych umiejętności zawodowych. Licencja określa tożsamość maszynisty oraz wskazuje organ wydający dokument oraz okres ważności dokumentu. Licencja spełnia wymagania określone w załączniku I, dopóki nie zostanie przyjęty wspólnotowy wzór dokumentów, zgodnie z ust. 4;

b) co najmniej jedno świadectwo wskazujące rodzaj infrastruktury, w obrębie której posiadacz jest uprawniony prowadzić pojazdy kolejowe oraz do prowadzenia jakiego taboru kolejowego jest on uprawniony. Świadectwo musi być zgodne z wymogami określonymi w załączniku I.

2. Wymóg posiadania świadectwa dającego uprawnienia do prowadzenia pojazdów na określonej części infrastruktury nie ma jednak zastosowania w wyjątkowych przypadkach wymienionych poniżej, pod warunkiem że podczas jazdy obok maszynisty pociągu siedzi inny maszynista posiadający wymagane świadectwo ważne w obrębie danej infrastruktury:

a) kiedy zakłócenie ruchu kolejowego powoduje konieczność prowadzenia pociągów objazdem lub konserwacji torów — zgodnie z ustaleniami zarządcy infrastruktury;

([1]) Dz.U. L 164 z 30.4.2004, str. 1; sprostowanie w Dz.U. L 220 z 21.6.2004, str. 3.

▼B

b) przy wyjątkowych, jednorazowych przewozach przy użyciu pociągów zabytkowych;

c) przy wyjątkowych, jednorazowych przewozach towarowych za zgodą zarządcy infrastruktury;

d) przy dostawie lub pokazie nowego pociągu lub lokomotywy;

e) w celu szkolenia i egzaminowania maszynistów.

O skorzystaniu z takiej możliwości decyduje przedsiębiorstwo kolejowe i nie może być ono narzucane przez danego zarządcę infrastruktury ani właściwy organ.

Ilekroć obecny jest dodatkowy maszynista, jak wskazano powyżej, zarządca infrastruktury zostaje o tym wcześniej poinformowany.

3. Świadectwo upoważnia do prowadzenia pojazdów kolejowych w co najmniej jednej spośród następujących kategorii:

a) kategoria A: lokomotyw manewrowych, pociągów roboczych, pojazdów kolejowych do celów utrzymaniowych i lokomotyw, kiedy używane są do przetaczania;

b) kategoria B: przewóz pasażerów lub towarów.

Świadectwo może zawierać upoważnienie do prowadzenia pojazdów kolejowych we wszystkich kategoriach, obejmując wszystkie kody, o których mowa w ust. 4.

4. Komisja zobowiązana jest przyjąć do dnia 4 grudnia 2008 r. na podstawie projektu opracowanego przez Agencję — wspólnotowy wzór licencji, świadectwa oraz uwierzytelnionego odpisu świadectwa, a także określić ich cechy fizyczne, uwzględniając środki zapobiegające ich fałszerstwom. Środki te jako mające na celu zmianę innych niż istotne elementów niniejszej dyrektywy poprzez jej uzupełnienie przyjmuje się zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 32 ust. 3.

Do dnia 4 grudnia 2008 r. Komisja przyjmuje, zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą określoną w art. 32 ust. 3 oraz na podstawie zalecenia Agencji, środki mające na celu zmianę innych niż istotne elementów niniejszej dyrektywy poprzez jej uzupełnienie i związane ze wspólnotowymi kodami różnych typów objętych kategoriami A i B, o których mowa w ust. 3 niniejszego artykułu.

Artykuł 5

Środki zapobiegające fałszerstwom

Właściwe organy oraz instytucje wydające dokumenty podejmują wszelkie niezbędne kroki, aby wyeliminować niebezpieczeństwo fałszowania licencji i świadectw, a także niebezpieczeństwo fałszowania rejestrów, o których mowa w art. 22.

▼B

Artykuł 6

Posiadanie dokumentów, ich język oraz jednostki wydające dokumenty

1. Licencja należy do jego posiadacza i jest wydawana przez właściwy organ zdefiniowany w art. 3 lit. a). Jeżeli właściwy organ lub jego przedstawiciel wydaje licencję w języku narodowym niebędącym oficjalnym językiem Wspólnoty, sporządza on wersję dwujęzyczną dokumentu uwzględniającą jeden z języków oficjalnych Wspólnoty.

2. Świadectwo jest wydawane przez przedsiębiorstwo kolejowe lub zarządcę infrastruktury, zatrudniających maszynistę lub na rzecz których wykonuje on usługi. Posiadaczem świadectwa jest przedsiębiorstwo lub zarządca, który je wydał. Jednakże zgodnie z art. 13 ust. 3 dyrektywy 2004/49/WE maszyniści mają prawo do uzyskania uwierzytelnionej kopii. Jeżeli przedsiębiorstwo kolejowe lub zarządca infrastruktury wydaje świadectwo w języku narodowym niebędącym oficjalnym językiem Wspólnoty, sporządza on wersję dwujęzyczną dokumentu uwzględniającą jeden z oficjalnych języków Wspólnoty.

Artykuł 7

Obszar ważności dokumentów

1. Licencja jest ważna na całym terytorium Wspólnoty.

2. Świadectwo jest ważne jedynie w obrębie tych infrastruktur i taboru kolejowego, które są w nim wskazane.

Artykuł 8

Uznawanie dokumentów potwierdzających uprawnienia maszynistów pociągów z krajów trzecich

Dokumenty potwierdzające uprawnienia maszynistów z kraju trzeciego, którzy prowadzą pojazdy kolejowe wyłącznie na odcinkach systemu kolejowego państwa członkowskiego obejmującego przejścia graniczne, mogą być uznawane przez takie państwo członkowskie zgodnie z wszelkimi dwustronnymi porozumieniami z danym krajem trzecim.

ROZDZIAŁ III

WARUNKI UZYSKANIA LICENCJI ORAZ ŚWIADECTWA

Artykuł 9

Minimalne wymagania

1. W celu uzyskania licencji kandydat musi spełniać minimalne wymagania wyszczególnione w art. 10 i 11. W celu uzyskania świadectwa oraz zachowania jego ważności kandydat musi posiadać licencję i spełniać minimalne wymagania określone w art. 12 i 13.

2. Państwo członkowskie może stosować bardziej rygorystyczne wymagania przy wydawaniu licencji na własnym terytorium. Jednakże uznaje ono licencje wydane przez inne państwo członkowskie zgodnie z art. 7.

▼B

Sekcja I

Licencja

Artykuł 10

Dolna granica wieku

Państwa członkowskie określają dolną granicę wieku kandydatów starających się o licencję, która wynosi co najmniej 20 lat. Państwa członkowskie mogą jednak wydawać licencje kandydatom, którzy ukończyli 18 lat, przy czym licencja taka jest ważna jedynie na terytorium państwa członkowskiego, które ją wydało.

Artykuł 11

Podstawowe wymagania

1. Kandydaci muszą posiadać wykształcenie obejmujące co najmniej dziewięcioletnią edukację (na poziomie podstawowym i średnim) oraz muszą pomyślnie ukończyć szkolenie podstawowe, odpowiadające poziomowi 3, o którym mowa w decyzji Rady 85/368/EWG z dnia 16 lipca 1985 r. w sprawie porównywalności kwalifikacji wynikających z kształcenia zawodowego między państwami członkowskimi Wspólnoty Europejskiej ([1]).

2. Warunki fizyczne kandydatów są potwierdzane podczas badania lekarskiego przeprowadzanego lub nadzorowanego przez lekarza akredytowanego lub uznanego zgodnie z art. 20; decyzję w tym względzie podejmuje dane państwo członkowskie. Badanie obejmuje przynajmniej kryteria określone w załączniku II sekcja 1.1, 1.2, 1.3 i 2.1.

3. Warunki psychiczne do wykonywania zawodu kandydaci wykazują, przechodząc badanie przeprowadzane lub nadzorowane przez psychologa lub lekarza akredytowanego lub uznanego zgodnie z art. 20; decyzję w tym względzie podejmuje dane państwo członkowskie. Badanie obejmuje przynajmniej kryteria określone w załączniku II sekcja 2.2.

4. Ogólne kompetencje zawodowe kandydaci wykazują, przechodząc egzamin obejmujący co najmniej zagadnienia ogólne wymienione w załączniku IV.

Sekcja II

Świadectwo

Artykuł 12

Znajomość języków obcych

Wymóg znajomości języków obcych, o którym mowa w załączniku VI, jest spełniany w odniesieniu do infrastruktury, do jakiej odnosi się świadectwo.

Artykuł 13

Kwalifikacje zawodowe

1. Kandydaci muszą zdać egzamin sprawdzający wiedzę zawodową i kwalifikacje w zakresie taboru, w odniesieniu do którego występują oni o świadectwo. Egzamin ten obejmuje przynajmniej zagadnienia ogólne wymienione w załączniku V.

([1]) Dz.U. L 199 z 31.7.1985, str. 56.

▼B

2. Kandydaci muszą zdać egzamin sprawdzający wiedzę zawodową i kwalifikacje w zakresie infrastruktur, w odniesieniu do których występują oni o świadectwo. Egzamin ten obejmuje przynajmniej zagadnienia ogólne wymienione w załączniku VI. W stosownych przypadkach egzamin ten obejmuje także znajomość języka obcego, zgodnie z załącznikiem VI sekcja 8.

3. Kandydaci szkoleni są przez przedsiębiorstwo kolejowe lub zarządcę infrastruktury w zakresie jego systemu zarządzania bezpieczeństwem, określonego w dyrektywie 2004/49/WE.

ROZDZIAŁ IV

PROCEDURA UZYSKIWANIA LICENCJI ORAZ ŚWIADECTW

Artykuł 14

Uzyskanie licencji

1. Właściwy organ publikuje procedurę uzyskania licencji.

2. Wszystkie wnioski o wydanie licencji są składane do właściwego organu przez kandydata na maszynistę lub jakikolwiek podmiot w jego imieniu.

3. Wnioski złożone do właściwego organu mogą dotyczyć przyznania nowej licencji, aktualizacji danych zawartych w licencji, przedłużenia okresu jej ważności lub wystawienia jej wtórnika.

4. Właściwy organ wydaje licencję w jak najkrótszym terminie, nie później niż miesiąc od otrzymania wszystkich niezbędnych dokumentów.

5. Licencja zachowuje ważność przez 10 lat, bez uszczerbku dla art. 16 ust. 1.

6. Licencja wydawana jest w pojedynczym egzemplarzu. W wypadku złożenia wniosku o wydanie wtórnika licencji zakazane jest wydawanie go przez inny organ niż organ właściwy.

Artykuł 15

Uzyskanie świadectwa

Każde przedsiębiorstwo kolejowe i każdy zarządca infrastruktury ustanawia własne procedury obowiązujące przy wydawaniu i aktualizowaniu świadectw zgodnie z niniejszą dyrektywą, będące częścią jego systemu zarządzania bezpieczeństwem, oraz ustanawia procedury pozwalające maszynistom na odwołanie się od decyzji dotyczącej wydania świadectwa, jego aktualizacji, zawieszenia jego ważności lub cofnięcia go.

W przypadku braku porozumienia strony mogą odwołać się do właściwego organu lub jakiegokolwiek niezależnego organu odwoławczego.

▼B

Jeżeli posiadacz świadectwa uzyskał dodatkowe uprawnienia dotyczące taboru kolejowego lub infrastruktury, przedsiębiorstwo kolejowe i zarządca infrastruktury bezzwłocznie aktualizuje jego świadectwo.

Artykuł 16

Kontrole okresowe

1. W celu zachowania ważności licencji jej posiadacz przechodzi okresowe badania lub testy w zakresie wymagań, o których mowa w art. 11 ust. 2 i 3. Minimalna częstotliwość badań lekarskich odpowiada przepisom załącznika II sekcja 3.1. Badania lekarskie są przeprowadzane lub nadzorowane przez lekarza akredytowanego lub uznanego zgodnie z art. 20. W zakresie ogólnej wiedzy zawodowej obowiązują przepisy art. 23 ust. 8.

Przy przedłużaniu ważności licencji właściwy organ sprawdza w rejestrze, o którym mowa w art. 22 ust. 1 lit. a), czy dany maszynista spełnił wymogi określone w akapicie pierwszym niniejszego ustępu.

2. W celu zachowania ważności świadectwa jego posiadacz przechodzi okresowe badania lub testy w zakresie wymagań, o których mowa w art. 12 i 13. Częstotliwość takich badań lub testów ustalana jest przez przedsiębiorstwo kolejowe lub zarządcę infrastruktury, zatrudniających maszynistę lub korzystających z jego usług, zgodnie z ich własnym systemem zarządzania bezpieczeństwem oraz z zachowaniem minimalnych częstotliwości określonych w załączniku VII.

Po każdej z powyższych kontroli właściwy organ potwierdza, poprzez oświadczenie pokontrolne dotyczące świadectwa oraz w rejestrze, o którym mowa w art. 22 ust. 2 lit. a), że dany maszynista spełnił wymagania określone w akapicie pierwszym niniejszego ustępu.

3. Jeśli nie przeprowadzono kontroli okresowej lub jeżeli przyniosła ona wynik negatywny, zastosowanie ma procedura określona w art. 18.

Artykuł 17

Rozwiązanie stosunku pracy

Jeżeli maszynista przestaje pracować dla przedsiębiorstwa kolejowego lub zarządcy infrastruktury, informują one o tym bezzwłocznie właściwy organ.

Licencja zachowuje ważność, pod warunkiem że spełnione pozostają warunki określone w art. 16 ust. 1.

Świadectwo traci ważność w chwili, gdy ustaje zatrudnienie jego posiadacza na stanowisku maszynisty. Jednakże dany maszynista otrzymuje uwierzytelniony odpis świadectwa oraz wszystkich dokumentów stanowiących dowód potwierdzający odbyte przez niego szkolenia, jego umiejętności, doświadczenie i kwalifikacje zawodowe. Kolejny pracodawca maszynisty — przedsiębiorstwo kolejowe lub zarządca kolejowy — uwzględnia wszystkie te dokumenty przy wydawaniu mu świadectwa.

▼B

Artykuł 18

Monitorowanie maszynistów przez przedsiębiorstwa kolejowe i zarządców infrastruktury

1. Przedsiębiorstwa kolejowe i zarządcy infrastruktury zobowiązani są do zapewnienia, by licencje i świadectwa maszynistów przez nie zatrudnianych lub świadczących na ich rzecz usługi były ważne, oraz do kontrolowania tego.

Przedsiębiorstwa kolejowe i zarządcy infrastruktury stwarzają system monitorowania swoich maszynistów. Jeżeli wyniki takiego monitorowania budzą wątpliwości w zakresie zdatności maszynisty do wykonywania zawodu oraz zasadności przedłużenia ważności jego licencji lub świadectwa, przedsiębiorstwo kolejowe i zarządca infrastruktury niezwłocznie podejmują niezbędne działania.

2. Jeśli maszynista uznaje, że z uwagi na stan jego zdrowia jego dalsza zdolność do wykonywania zawodu budzi wątpliwości, niezwłocznie informuje on odpowiednio przedsiębiorstwo kolejowe lub zarządcę infrastruktury.

Niezwłocznie po uzyskaniu lub otrzymaniu od lekarza przez przedsiębiorstwo kolejowe lub zarządcę infrastruktury informacji, że stan zdrowia maszynisty pogorszył się na tyle, że jego zdolność do wykonywania zawodu budzi wątpliwości, bezzwłocznie podejmują oni niezbędne działania, obejmujące badanie opisane w załączniku II sekcja 3.1, i, jeśli to konieczne, cofnięcie świadectwa oraz wpisanie tego do rejestru określonego w art. 22 ust. 2. Zapewnia się ponadto, by maszyniści w żadnym momencie swojej pracy nie pozostawali pod wpływem jakiejkolwiek substancji mogącej wpływać na ich koncentrację, uwagę lub zachowanie. O przypadkach niezdolności do pracy trwającej dłużej niż trzy miesiące zostaje niezwłocznie powiadomiony właściwy organ.

ROZDZIAŁ V

ZADANIA I DECYZJE WŁAŚCIWEGO ORGANU

Artykuł 19

Zadnia właściwego organu

1. Właściwy organ wykonuje, w sposób przejrzysty i wykluczający dyskryminację, następujące zadania:

a) wydawanie i aktualizowanie licencji oraz wystawianie wtórników, zgodnie z art. 6 i 14;

b) zapewnianie okresowych badań lub testów, o których mowa w art. 16 ust. 1;

c) zawieszanie i cofanie licencji oraz występowanie do organu, który je wydał, z uzasadnionymi wnioskami o ich zawieszenie zgodnie z art. 29;

d) jeśli dane państwo członkowskie wyznaczyło go w tym celu — uznawanie osób lub podmiotów zgodnie z art. 23 i 25;

▼B

e) zapewnianie publikowania i aktualizowania rejestru osób i podmiotów akredytowanych lub uznanych zgodnie z art. 20;

f) prowadzenie i aktualizowanie rejestru licencji, o którym mowa w art. 16 ust. 1 oraz w art. 22 ust. 1;

g) monitorowanie procesu przyznawania maszynistom uprawnień, przewidziane w art. 26;

h) przeprowadzanie inspekcji, o których mowa w art. 29;

i) ustanawianie krajowych kryteriów doboru egzaminatorów, o czym mowa w art. 25 ust. 5.

Właściwy organ szybko reaguje na wnioski o udzielenie informacji, a w procesie wydawania licencji — niezwłocznie przedstawia wszelkie wnioski z prośbą o dodatkowe informacje.

2. Właściwy organ nie może delegować stronom trzecim zadań określonych w ust. 1 lit. c), g) i i).

3. Delegowanie zadań stronom trzecim odbywa się w sposób przejrzysty i wykluczający dyskryminację i nie może powodować jakiegokolwiek konfliktu interesów.

4. W przypadku gdy właściwy organ deleguje lub zleca przedsiębiorstwu kolejowemu wykonywanie zadań określonych w ust. 1 lit. a) i b), spełniony musi być przynajmniej jeden z następujących dwóch warunków:

a) dane przedsiębiorstwo kolejowe wydaje licencje tylko swoim maszynistom;

b) dane przedsiębiorstwo kolejowe nie ma na danym terytorium prawa wyłączności w zakresie wykonywania jakiegokolwiek z delegowanych lub zleconych zadań.

5. W przypadku gdy właściwy organ deleguje lub zleca wykonywanie zadań, upoważniony przedstawiciel lub wykonawca zobowiązany jest podczas wykonywania takich zadań postępować zgodnie z postanowieniami niniejszej dyrektywy odnoszącymi się do właściwego organu.

6. W przypadku gdy właściwy organ deleguje lub zleca wykonywanie zadań, ustanawia on system służący kontroli, w jaki sposób zadania te są wykonywane, oraz zapewniający spełnianie warunków określonych w ust. 2, 4 i 5.

Artykuł 20

Akredytacja i uznawanie osób i podmiotów

1. Osoby lub podmioty akredytowane zgodnie z niniejszą dyrektywą uzyskują akredytację od podmiotu akredytującego wyznaczonego przez dane państwo członkowskie. Procedura akredytacji przeprowadzana jest na podstawie kryteriów dotyczących niezależności, kwalifikacji oraz bezstronności, takich jak europejskie normy serii EN 45 000, oraz na podstawie oceny dokumentacji złożonej przez kandydatów, zawierającej odpowiednie potwierdzenie ich umiejętności w danej dziedzinie.

▼B

2. Jako rozwiązanie alternatywne do akredytacji przewidzianej w ust. 1 państwo członkowskie może postanowić, że osoby lub podmioty uznane na podstawie niniejszej dyrektywy muszą być uznane przez właściwy organ lub podmiot wyznaczony przez dane państwo członkowskie. Zostają one uznane na podstawie kryteriów dotyczących niezależności, kwalifikacji i bezstronności. W przypadkach, w których określone kwalifikacje są wyjątkowo rzadkie, dozwolony jest wyjątek od tej reguły — po tym, jak Komisja zaopiniuje go pozytywnie zgodnie z procedurą regulacyjną przewidzianą w art. 32 ust. 2.

Kryterium niezależności nie ma zastosowania w przypadku szkolenia, o którym mowa w art. 23 ust. 5 i 6.

3. Właściwy organ zapewnia publikację i aktualizację rejestru osób i podmiotów, które uzyskały akredytację lub zostały uznane zgodnie z niniejszą dyrektywą.

Artykuł 21

Decyzje właściwego organu

1. Właściwy organ podaje uzasadnienie wydawanych przez siebie decyzji.

2. Właściwy organ zapewnia ustanowienie procedury odwoławczej w trybie administracyjnym, pozwalającej pracodawcom i maszynistom na odwołanie się od decyzji dotyczącej wniosku zgodnie z niniejszą dyrektywą.

3. Państwa członkowskie podejmują niezbędne kroki w celu zapewnienia kontroli sądowej nad decyzjami podejmowanymi przez właściwy organ.

Artykuł 22

Rejestry i wymiana informacji

1. Właściwe organy zobowiązane są:

a) prowadzić rejestr wszystkich licencji, które zostały wydane, zaktualizowane lub zmienione, których termin ważności został przedłużony, których ważność wygasła, które zostały zawieszone, cofnięte lub w odniesieniu do których zgłoszono zaginięcie, kradzież lub zniszczenie. Rejestr ten zawiera dane dotyczące każdej licencji, określone w załączniku I sekcja 4, które są dostępne pod krajowym numerem nadawanym każdemu maszyniście. Rejestr jest regularnie uaktualniany;

b) dostarczać właściwym organom innych państw członkowskich, Agencji lub pracodawcy maszynistów — na uzasadniony wniosek — informacji o statusie takich licencji.

2. Każde przedsiębiorstwo kolejowe i każdy zarządca infrastruktury są zobowiązani:

a) prowadzić lub zapewnić prowadzenie rejestru wszystkich świadectw, które zostały wydane lub zaktualizowane, których termin ważności został przedłużony, które zostały zmienione, których ważność wygasła lub które zostały zawieszone, cofnięte lub w odniesieniu do których zgłoszono zaginięcie, kradzież lub zniszczenie. Rejestr ten zawiera dane dotyczące każdego świadectwa, określonego w załączniku I sekcja 4, oraz dane dotyczące kontroli okresowych, o których mowa w art. 16. Rejestr jest regularnie uaktualniany;

▼B

b) współpracować z właściwym organem państwa członkowskiego, w którym mają swoją siedzibę, w celu wymiany informacji z tym organem oraz umożliwienia mu dostępu do wymaganych danych;

c) dostarczać właściwym organom innych państw członkowskich — na ich wniosek — informacji o treści takich świadectw, jeśli zaistnieje taka konieczność na skutek ich działalności o charakterze transnarodowym.

3. Maszyniści mają dostęp do danych ich dotyczących, przechowywanych w rejestrach właściwych organów i przedsiębiorstw kolejowych, i na żądanie wydaje się im odpis tych danych.

4. Właściwe organy współpracują z Agencją w celu zapewnienia interoperacyjności rejestrów określonych w ust 1 i 2.

W tym celu Komisja przyjmuje do dnia 4 grudnia 2008 r. na podstawie projektu opracowanego przez Agencję podstawowe parametry rejestrów, które mają zostać utworzone, takie jak dane podlegające rejestracji, ich format i protokół wymiany danych, prawa dostępu, okres przechowywania danych, procedury obowiązujące w przypadkach upadłości. Środki te jako mające na celu zmianę innych niż istotne elementów niniejszej dyrektywy poprzez jej uzupełnienie, przyjmuje się zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 32 ust. 3.

5. Właściwe organy, zarządcy infrastruktury i przedsiębiorstwa kolejowe zapewniają zgodność rejestrów utworzonych przez nie zgodnie z ust. 1 i 2 oraz sposobu ich funkcjonowania z wymogami dyrektywy 95/46/WE.

6. Agencja zapewnia zgodność systemu utworzonego zgodnie z ust. 2 lit. a) i b) z rozporządzeniem (WE) nr 45/2001.

ROZDZIAŁ VI

SZKOLENIE I EGZAMINOWANIE MASZYNISTÓW

Artykuł 23

Szkolenie

1. Szkolenie maszynistów obejmuje część dotyczącą licencji i odzwierciedlającą ogólną wiedzę zawodową według opisu zawartego w załączniku IV oraz część dotyczącą świadectwa i odzwierciedlającą szczegółową wiedzę zawodową według opisu zawartego w załącznikach V i VI.

▼B

2. Metoda szkolenia spełnia kryteria określone w załączniku III.

3. Szczegółowe cele szkolenia określone są w załączniku IV — w odniesieniu do licencji, i w załącznikach V i VI — w odniesieniu do świadectwa. Te szczegółowe cele szkolenia mogą być uzupełnione:

a) o stosowne TSI przyjęte zgodnie z dyrektywą 96/48/WE lub dyrektywą 2001/16/WE. W tym przypadku Komisja zapewnia spójność pomiędzy TSI a załącznikami IV, V i VI; albo

b) o kryteria zaproponowane przez Agencję w myśl art. 17 rozporządzenia (WE) nr 881/2004. Kryteria te, jako mające na celu zmianę innych niż istotne elementów niniejszej dyrektywy poprzez jej uzupełnienie, przyjmuje się zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 32 ust. 3.

4. Zgodnie z art. 13 dyrektywy 2004/49/WE państwa członkowskie podejmują działania w celu zapewnienia kandydatom na maszynistów sprawiedliwego i niedyskryminującego dostępu do szkoleń potrzebnych do spełnienia warunków uzyskania licencji i świadectwa.

5. Czynności szkoleniowe dotyczące ogólnej wiedzy zawodowej, o której mowa w art. 11 ust. 4, znajomości języków obcych, o której mowa w art. 12, oraz wiedzy zawodowej z zakresu taboru kolejowego, o której mowa w art. 13 ust. 1, wykonywane są przez osoby lub podmioty akredytowane lub uznane zgodnie z art. 20.

6. Czynności szkoleniowe dotyczące wiedzy o infrastrukturze, zgodnie z art. 13 ust. 2, w tym znajomości trasy oraz zasad i procedur eksploatacji, wykonywane są przez osoby lub podmioty akredytowane lub uznane przez państwa członkowskie, w których znajduje się dana infrastruktura.

7. W odniesieniu do licencji ogólny system uznawania kwalifikacji zawodowych ustanowiony w dyrektywie 2005/36/WE w dalszym ciągu ma zastosowanie do uznawania kwalifikacji zawodowych maszynistów, którzy są obywatelami jednego z państw członkowskich, a świadectwo ukończenia szkolenia uzyskali w kraju trzecim.

8. Należy wdrożyć proces ciągłego doskonalenia zawodowego, tak by zapewnić utrzymanie kwalifikacji personelu zgodnie z załącznikiem III pkt 2 lit. e) dyrektywy 2004/49/WE.

Artykuł 24

Koszty szkolenia

1. Państwa członkowskie zapewniają przyjęcie niezbędnych środków w celu zapobieżenia skorzystaniu przez inne przedsiębiorstwo kolejowe lub zarządcę infrastruktury z nakładów poniesionych przez przedsiębiorstwo kolejowe lub zarządcę infrastruktury na szkolenie maszynisty w przypadku gdy maszynista opuszcza ich dobrowolnie na rzecz tego innego przedsiębiorstwa kolejowego lub zarządcy infrastruktury.

▼B

2. Wdrożenie niniejszego artykułu jest przedmiotem szczególnej uwagi w ramach sprawozdania przewidzianego w art. 33 lit. f).

Artykuł 25

Egzaminy

1. Egzaminy mające służyć weryfikacji wymaganych kwalifikacji oraz egzaminatorów określa:

a) w odniesieniu do części dotyczącej licencji: właściwy organ przy określaniu procedury obowiązującej przy uzyskiwaniu licencji zgodnie z art. 14 ust. 1;

b) w odniesieniu do części dotyczącej świadectwa: przedsiębiorstwo kolejowe lub zarządca infrastruktury przy określaniu procedury obowiązującej przy uzyskiwaniu świadectwa zgodnie z art. 15.

2. Egzaminy, o których mowa w ust. 1, nadzorowane są przez kompetentnych egzaminatorów, akredytowanych lub uznanych zgodnie z art. 20, oraz są one zorganizowane tak, aby uniknąć jakiegokolwiek konfliktu interesów.

3. Oceny wiedzy o infrastrukturze, w tym znajomości trasy oraz zasad eksploatacji, dokonują osoby lub podmioty akredytowane lub uznane przez państwa członkowskie, w których znajduje się dana infrastruktura.

4. Egzaminy, o których mowa w ust. 1, są zorganizowane tak, aby uniknąć konfliktu interesów, nie naruszając możliwości, by egzaminator pochodził z przedsiębiorstwa kolejowego lub od zarządcy infrastruktury wydającego świadectwo.

5. Wybór egzaminatorów i egzaminów może podlegać kryteriom wspólnotowym ustanowionym na podstawie projektu przygotowanego przez Agencję. Te środki jako mające na celu zmianę innych niż istotne elementów niniejszej dyrektywy poprzez jej uzupełnienie przyjmuje się zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą określoną w art. 32 ust. 3. W przypadkach niecierpiących zwłoki Komisja może skorzystać z procedury pilnej, o której mowa w art. 32 ust. 4.

W przypadku braku takich kryteriów wspólnotowych właściwe organy określają kryteria krajowe.

6. Kurs szkoleniowy kończy się egzaminami teoretycznymi i praktycznymi. Zdolność prowadzenia pojazdów kolejowych jest oceniana w czasie testów praktycznych na sieci kolejowej. Można również wykorzystać symulatory, w celu oceny stosowania zasad eksploatacji i działań maszynisty w szczególnie trudnych sytuacjach.

▼B

ROZDZIAŁ VII

OCENA

Artykuł 26

Normy jakości

Właściwe organy zapewniają objęcie stałym monitorowaniem wszystkich zadań związanych ze szkoleniami, oceną umiejętności, uaktualnianiem licencji i świadectw zgodnie z systemem norm jakości. Przepis ten nie ma zastosowania do zadań objętych już systemami zarządzania bezpieczeństwem wprowadzonymi przez przedsiębiorstwa kolejowe i zarządców infrastruktury zgodnie z dyrektywą 2004/49/WE.

Artykuł 27

Niezależna ocena

1. Niezależna ocena procedur uzyskiwania i oceny profesjonalnej wiedzy i kwalifikacji, a także systemu wydawania licencji i świadectw jest przeprowadzana w każdym państwie członkowskim nie rzadziej niż co pięć lat. Nie dotyczy to zadań objętych już systemami zarządzania bezpieczeństwem wprowadzonymi przez przedsiębiorstwa kolejowe i zarządców infrastruktury zgodnie z dyrektywą 2004/49/WE. Ocena ta jest prowadzona przez wykwalifikowane osoby, które same nie są zaangażowane w przedmiotową działalność.

2. Wyniki niezależnych ocen są należycie udokumentowane i podawane do wiadomości zainteresowanych właściwych organów. W razie potrzeby państwa członkowskie podejmują odpowiednie kroki mające na celu eliminację wszelkich nieprawidłowości ujawnionych w wyniku niezależnej oceny.

ROZDZIAŁ VIII

POZOSTALI CZŁONKOWIE PERSONELU

Artykuł 28

Sprawozdanie na temat pozostałych członków personelu

1. W przedstawionym do dnia 4 czerwca 2009 r. sprawozdaniu Agencja, uwzględniając TSI w sprawie funkcjonowania i zarządzania ruchem kolejowym opracowanym w ramach dyrektyw 96/48/WE oraz 2001/16/WE, określa profil i zadania pozostałych członków personelu, którzy wykonują zadania istotne z punktu widzenia bezpieczeństwa i których kwalifikacje zawodowe przyczyniają się w związku z tym do bezpieczeństwa ruchu kolejowego; powyższy profil i zadania powinny być uregulowane na poziomie Wspólnoty poprzez system licencji lub świadectw, który może być podobny do systemu ustanowionego w niniejszej dyrektywie.

2. Na podstawie powyższego sprawozdania Komisja do dnia 4 czerwca 2010 r. przedstawi propozycje legislacyjne w sprawie systemu certyfikacji dla pozostałych członków personelu, o których mowa w ust. 1.

▼B

ROZDZIAŁ IX

KONTROLE I SANKCJE

Artykuł 29

Kontrole przeprowadzane przez właściwy organ

1. Właściwy organ może w każdej chwili podjąć kroki w celu przeprowadzenia kontroli, w pociągach kursujących na obszarze objętym jego właściwością, czy maszynista jest w posiadaniu dokumentów wydanych zgodnie z niniejszą dyrektywą.

2. Nie naruszając możliwości przeprowadzenia kontroli, o których mowa w ust. 1, w razie zaniedbania w miejscu pracy właściwy organ może sprawdzić, czy dany maszynista spełnia wymogi określone w art. 13.

3. Właściwy organ może kontrolować przestrzeganie niniejszej dyrektywy przez maszynistów, przedsiębiorstwa kolejowe, zarządców infrastruktury, egzaminatorów i ośrodki szkoleniowe, prowadzące działalność w zakresie podlegającym jego właściwości.

4. W razie uznania, że maszynista przestał spełniać jeden lub więcej wymaganych warunków, właściwy organ podejmuje następujące działania:

a) jeżeli dotyczy to licencji wydanej przez właściwy organ: właściwy organ zawiesza tę licencję. Zawieszenie jest tymczasowe lub stałe w zależności od skali problemów, jakie powstały dla bezpieczeństwa kolei. Niezwłocznie informuje zainteresowanego maszynistę i jego pracodawcę o swej uzasadnionej decyzji, bez uszczerbku dla przewidzianego w art. 21 prawa do odwołania. Organ określa procedurę odzyskania licencji;

b) jeżeli dotyczy to licencji wydanej przez właściwy organ w innym państwie członkowskim: właściwy organ zwraca się do tego właściwego organu w innym państwie członkowskim z uzasadnionym wnioskiem o przeprowadzenie kolejnej inspekcji lub o zawieszenie licencji. Wnioskujący właściwy organ informuje Komisję i inne właściwe organy o swoim wniosku. Organ, który wydał przedmiotową licencję, rozpatruje wniosek w terminie czterech tygodni i powiadamia wnioskujący organ o swojej decyzji. Organ, który wydał licencję, informuje także Komisję oraz inne właściwe organy o swojej decyzji. Każdy właściwy organ może zabronić maszynistom prowadzenia pojazdów kolejowych na terytorium objętym jego właściwością w oczekiwaniu na informację o decyzji organu, który wydał licencję;

c) jeżeli dotyczy to świadectwa: właściwy organ zwraca się do podmiotu, który je wydał, z wnioskiem o przeprowadzenie kolejnej inspekcji lub o zawieszenie świadectwa. Podmiot, który wydał świadectwo, podejmuje stosowne działania i przekazuje właściwemu organowi sprawozdanie w terminie czterech tygodni. Właściwy organ może zabronić maszynistom prowadzenia pojazdów kolejowych na terytorium objętym jego właściwością w oczekiwaniu na sprawozdanie organu wydającego świadectwo oraz informuje o tym Komisję i inne właściwe organy.

▼B

Jeżeli w jakimkolwiek przypadku właściwy organ uzna, że dany maszynista stwarza poważne zagrożenie dla bezpieczeństwa kolei, niezwłocznie podejmuje on konieczne działania, takie jak zwrócenie się do zarządcy infrastruktury o zatrzymanie pociągu i zakazanie maszyniście pracy na obszarze objętym jego właściwością tak długo, jak jest to konieczne. Właściwy organ informuje Komisję i inne właściwe organy o takiej decyzji.

We wszystkich przypadkach właściwy organ lub wyznaczona do tego jednostka uaktualnia rejestr, o którym mowa w art. 22.

5. Jeżeli właściwy organ uzna, że decyzja podjęta przez właściwy organ w innym państwie członkowskim zgodnie z ust. 4 nie jest zgodna ze stosownymi kryteriami, sprawa jest kierowana do Komisji, która wydaje swoją opinię w terminie trzech miesięcy. W razie konieczności zainteresowanemu państwu członkowskiemu proponowane są środki naprawcze. W przypadku braku porozumienia lub sporu sprawa jest kierowana do komitetu, o którym mowa w art. 32 ust. 1, Komisja zaś podejmuje wszelkie niezbędne kroki zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 32 ust. 2. Państwo członkowskie może utrzymać zakaz prowadzenia przez maszynistę pociągu na swoim terytorium zgodnie z ust. 4 do chwili zakończenia sprawy zgodnie z niniejszym ustępem.

Artykuł 30

Sankcje

Bez uszczerbku dla jakichkolwiek innych sankcji lub procedur ustanowionych w niniejszej dyrektywie państwa członkowskie przyjmują przepisy dotyczące sankcji stosowanych w przypadku naruszenia przepisów krajowych przyjętych zgodnie z niniejszą dyrektywą i podejmują wszelkie kroki niezbędne do zapewnienia ich wdrożenia. Przewidziane sankcje muszą być skuteczne, proporcjonalne, niedyskryminujące i odstraszające. Państwa członkowskie powiadamiają Komisję o tych przepisach najpóźniej w terminie określonym w art. 36 ust. 1 akapit pierwszy, a także powiadamiają ją niezwłocznie o wszelkich późniejszych ich zmianach.

ROZDZIAŁ X

PRZEPISY KOŃCOWE

Artykuł 31

Zmiany w załącznikach

1. Środki mające na celu zmianę innych niż istotne elementów niniejszej dyrektywy, poprzez dostosowanie załączników do postępu naukowego i technicznego, podejmuje się zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 32 ust. 3. W wypadkach niecierpiących zwłoki Komisja może skorzystać z pilnej procedury, o której mowa w art. 32 ust. 4.

2. W przypadku gdy dostosowania dotyczą zdrowia i wymogów bezpieczeństwa lub kompetencji zawodowych, Komisja zapewni konsultacje z partnerami społecznymi przed ich przyjęciem.

▼B

Artykuł 32

Komitet

1. Komisja jest wspierana przez komitet ustanowiony na mocy art. 21 dyrektywy 96/48/WE.

2. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu zastosowanie mają art. 5 i 7 decyzji 1999/468/WE, przy uwzględnieniu postanowień jej art. 8.

Okres przewidziany w art. 5 ust. 6 decyzji 1999/468/WE ustala się na trzy miesiące.

3. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 5a ust. 1–4 oraz art. 7 decyzji 1999/468/WE, z uwzględnieniem postanowień art. 8 tej decyzji.

4. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 5a ust. 1, 2, 4 oraz 6 i art. 7 decyzji 1999/468/WE z uwzględnieniem postanowień jej art. 8.

Artykuł 33

Sprawozdanie

Agencja ocenia postęp w przyznawaniu świadectw maszynistom zgodnie z niniejszą dyrektywą. Najpóźniej cztery lata po przyjęciu podstawowych parametrów rejestrów przewidzianych w art. 22 ust. 4 przedkłada Komisji sprawozdanie uwzględniające w razie potrzeby zmiany, jakie należy wprowadzić w systemie w zakresie:

a) procedur udzielania licencji i świadectw;

b) akredytacji ośrodków szkoleniowych i egzaminatorów;

c) systemu jakości wprowadzanego przez właściwe organy;

d) wzajemnego uznawania świadectw;

e) adekwatności wymagań szkoleniowych wyszczególnionych w załącznikach IV, V i VI w odniesieniu do struktury rynku oraz kategorii wymienionych w art. 4 ust. 2 lit. a);

f) wzajemnego powiązania rejestrów i mobilności na rynku pracy.

Ponadto w sprawozdaniu tym Agencja może w razie potrzeby zalecić działania dotyczące teoretycznego i praktycznego egzaminu sprawdzającego wiedzę zawodową osób ubiegających się o ujednolicone świadectwo w odniesieniu do taboru i odpowiedniej infrastruktury.

Komisja podejmuje stosowne środki w oparciu o te zalecenia i w razie konieczności proponuje zmiany w niniejszej dyrektywie.

▼B

Artykuł 34

Stosowanie kart elektronicznych (smartcards)

Do dnia 4 grudnia 2012 r. Agencja zbada możliwość użycia karty elektronicznej łączącej licencję i świadectwa, o których mowa w art. 4, oraz sporządzi analizę kosztów i zysków.

Środki mające na celu zmianę innych niż istotne elementów niniejszej dyrektywy, odnoszących się do specyfikacji technicznej i eksploatacyjnej takiej karty elektronicznej, przyjmuje się na podstawie projektu przygotowanego przez Agencję oraz zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 32 ust. 3.

Jeżeli wdrożenie karty elektronicznej nie wiąże się ze zmianą niniejszej dyrektywy lub załączników do niej, specyfikacje karty elektronicznej przyjmuje się zgodnie z procedurą regulacyjną, o której mowa w art. 32 ust. 2.

Artykuł 35

Współpraca

Państwa członkowskie służą sobie wzajemnie pomocą przy wdrażaniu niniejszej dyrektywy. Właściwe organy prowadzą współpracę na tym etapie wdrażania.

Agencja wspomaga tę współpracę i organizuje odpowiednie spotkania z przedstawicielami właściwych organów.

Artykuł 36

Wdrożenie

1. Państwa członkowskie wprowadzają w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne konieczne do zapewnienia zgodności z niniejszą dyrektywą przed dniem 4 grudnia 2009 r. Niezwłocznie powiadamiają o tym Komisję.

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

2. Państwa członkowskie przekazują Komisji tekst podstawowych przepisów prawa krajowego przyjętych przez nie w zakresie objętym niniejszą dyrektywą. Komisja informuje o tym pozostałe państwa członkowskie.

3. Obowiązki w zakresie transpozycji i wdrożenia niniejszej dyrektywy nie mają zastosowania do Cypru i Malty, do czasu gdy na ich terytorium stworzony zostanie system kolejowy.

Artykuł 37

Stopniowe wprowadzanie w życie i okresy przejściowe

Niniejsza dyrektywa będzie wprowadzana w życie stopniowo zgodnie z poniższymi przepisami.

1. Rejestry, o których mowa w art. 22, zostaną utworzone w okresie dwóch lat od określonej w art. 22 ust. 4 daty przyjęcia podstawowych parametrów rejestrów.

▼B

2. a) Nie później niż dwa lata od przyjęcia podstawowych parametrów rejestrów przewidzianych w art. 22 ust. 4 świadectwa i licencje są wydawane zgodnie z niniejszą dyrektywą maszynistom wykonującym przewozy transgraniczne, kabotażowe lub towarowe w innym państwie członkowskim, lub pracującym w co najmniej dwóch państwach członkowskich, bez uszczerbku dla przepisów pkt 3.

Od powyższej daty wszyscy maszyniści wykonujący wspomniane rodzaje przewozów, łącznie z tymi, którzy nie posiadają jeszcze licencji lub świadectwa wydanych zgodnie z niniejszą dyrektywą, są poddawani okresowym kontrolom przewidzianym w art. 16.

b) W okresie dwóch lat od utworzenia rejestrów, o których mowa w ust. 1, wszystkie nowe licencje i świadectwa są wydawane zgodnie z niniejszą dyrektywą, bez uszczerbku dla przepisów pkt 3.

c) W okresie siedmiu lat od utworzenia rejestrów, o których mowa w pkt 1, wszyscy maszyniści zobowiązani są posiadać licencję i świadectwo wydane zgodnie z niniejszą dyrektywą. Podmiot wydający uwzględnia wszelkie nabyte już przez każdego maszynistę kwalifikacje zawodowe w taki sposób, aby wymóg ten nie stwarzał niepotrzebnych obciążeń administracyjnych i finansowych. W miarę możliwości należy utrzymać uprawnienia do kierowania pojazdem kolejowym uprzednio przyznane maszyniście. W odniesieniu do poszczególnych maszynistów lub ich grup organy wydające mogą jednak zadecydować, że do uzyskania licencji lub świadectw zgodnie z przepisami niniejszej dyrektywy konieczne jest przejście dodatkowych egzaminów lub szkoleń.

3. Maszyniści, którym zezwolono na kierowanie pojazdem kolejowym zgodnie z przepisami stosowanymi w okresie poprzedzającym rozpoczęcie stosowania pkt 2 lit. a) lub b), mogą nadal wykonywać swoje czynności zawodowe na podstawie swoich uprawnień i bez stosowania przepisów niniejszej dyrektywy w okresie siedmiu lat od utworzenia rejestrów, o których mowa w pkt 1.

W przypadku praktykantów, którzy rozpoczęli zatwierdzone kształcenie i program szkoleniowy lub zatwierdzony kurs szkoleniowy w okresie poprzedzającym rozpoczęcie stosowania pkt 2 lit. a) lub b), państwa członkowskie mogą przyznawać świadectwa tym praktykantom zgodnie z obowiązującymi przepisami krajowymi.

Właściwy organ lub zainteresowane organy mogą w wyjątkowych przypadkach zwolnić maszynistów i praktykantów, o których mowa w niniejszym punkcie, z wymagań zdrowotnych określonych w załączniku II. Ważność licencji wydanej przy zastosowaniu takiego zwolnienia jest ograniczona do terytorium danego państwa członkowskiego.

4. Właściwe organy, przedsiębiorstwa kolejowe i zarządcy infrastruktury zapewniają stopniowe wprowadzanie okresowych kontroli odpowiadających kontrolom przewidzianym w art. 16 wobec maszynistów nieposiadających licencji i świadectw zgodnych z niniejszą dyrektywą.

▼B

5. Na wniosek państwa członkowskiego Komisja, po konsultacji z tym państwem członkowskim, zwróci się do Agencji o przeprowadzenie analizy kosztów i korzyści zastosowania przepisów niniejszej dyrektywy do maszynistów prowadzących pojazdy kolejowe wyłącznie na terytorium danego państwa członkowskiego. Analiza kosztów i korzyści obejmuje okres 10 lat. Analiza kosztów i zysków jest przedkładana Komisji w okresie dwóch lat od utworzenia rejestru, o którym mowa w pkt 1.

Jeśli ta analiza kosztów i zysków wykaże, że koszty zastosowania przepisów niniejszej dyrektywy w odniesieniu do tych maszynistów przewyższają korzyści, Komisja, zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 32 ust. 2, w ciągu sześciu miesięcy od przedłożenia analizy kosztów i korzyści podejmuje w tej sprawie decyzję. Decyzja może stanowić, że przepisy pkt 2 lit. b) i c) niniejszego artykułu nie muszą być stosowane wobec takich maszynistów w okresie do 10 lat na terytorium danego państwa członkowskiego.

Najpóźniej 24 miesiące przed wygaśnięciem wspomnianego okresowego zwolnienia Komisja, uwzględniając odpowiedni rozwój sektora kolejowego danego państwa członkowskiego, może zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 32 ust. 2, wystąpić z wnioskiem do Agencji o przeprowadzenie drugiej analizy kosztów i korzyści, która jest przekazywana Komisji najpóźniej 12 miesięcy przed wygaśnięciem tego okresowego zwolnienia. Komisja podejmuje decyzję zgodnie z procedurą regulacyjną określoną w akapicie drugim niniejszego punktu.

Artykuł 38

Wejście w życie

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

Artykuł 39

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do państw członkowskich.

▼B

ZAŁĄCZNIK I

OBOWIĄZUJĄCY WE WSPÓLNOCIE WZÓR LICENCJI I UJEDNOLICONEGO ŚWIADECTWA UZUPEŁNIAJĄCEGO

1. CECHY LICENCJI

Cechy fizyczne licencji maszynisty muszą być zgodne z normami ISO 7810 i 7816-1.

Karta wykonana jest z poliwęglanu.

Metody weryfikowania cech fizycznych licencji maszynisty w celu zapewnienia ich zgodności z normami międzynarodowymi muszą odpowiadać normie ISO 10373.

2. TREŚĆ LICENCJI

Pierwsza strona prawa musi zawierać:

a) wyrazy „Licencja maszynisty” wydrukowane dużą czcionką w języku lub językach państwa członkowskiego wydającego tę licencję;

b) nazwę państwa członkowskiego wydającego licencję;

c) oznaczenie państwa członkowskiego wydającego licencję zgodnie z kodem kraju ISO 3166, wydrukowane w sposób kontrastujący na tle niebieskiego prostokąta i otoczony 12 żółtymi gwiazdami;

d) informacje szczegółowe dla wydanej licencji, ponumerowane w następujący sposób:

(i) nazwisko posiadacza;

(ii) imię (imiona) posiadacza;

(iii) data i miejsce urodzenia posiadacza;

(iv) — data wydania licencji,

— data wygaśnięcia licencji,

— nazwa organu wydającego licencję,

— numer referencyjny nadany pracownikowi przez pracodawcę (opcjonalnie);

(v) numer licencji umożliwiający dostęp do danych w rejestrze krajowym;

(vi) zdjęcie posiadacza;

(vii) podpis posiadacza;

(viii) stałe miejsce zamieszkania lub adres pocztowy posiadacza (opcjonalnie);

e) wyrazy „wzór Wspólnot Europejskich” w języku lub językach państwa członkowskiego wydającego licencję oraz słowa „Licencja maszynisty” w pozostałych językach Wspólnoty, wydrukowane w kolorze żółtym jako tło licencji;

▼B

f) zalecane kolory:

— niebieski: niebieski odbity Pantone (Pantone Reflex blue),

— żółty: żółty Pantone (Pantone yellow);

g) informacje dodatkowe lub przeciwwskazania zdrowotne w zakresie korzystania z licencji, określone przez właściwy organ zgodnie z załącznikiem II, w formie kodu.

Kody określa Komisja zgodnie z procedurą regulacyjną, o której mowa w art. 32 ust. 2, oraz na podstawie zalecenia Agencji.

3. ŚWIADECTWO

Świadectwo zawiera:

a) nazwisko posiadacza;

b) imię (imiona) posiadacza;

c) datę i miejsce urodzenia posiadacza;

d) — datę wydania świadectwa,

— datę wygaśnięcia świadectwa,

— nazwę organu wydającego świadectwo,

— numer referencyjny nadany pracownikowi przez pracodawcę (opcjonalnie);

e) numer licencji umożliwiający dostęp do danych w rejestrze krajowym;

f) zdjęcie posiadacza;

g) podpis posiadacza;

h) stałe miejsce zamieszkania lub adres pocztowy posiadacza (opcjonalnie);

i) nazwę i adres przedsiębiorstwa kolejowego lub zarządcy infrastruktury, dla których maszynista jest uprawniony do prowadzenia pociągów;

j) kategorię, w której posiadacz jest uprawniony do prowadzenia pojazdu kolejowego;

k) rodzaj lub rodzaje taboru, do prowadzenia którego posiadacz jest uprawniony;

l) infrastrukturę, w obrębie której posiadacz jest uprawniony do prowadzenia pojazdów kolejowych;

m) wszelkie uzupełniające informacje lub ograniczenia.

n) znajomość języków.

4. MINIMALNE DANE ZAWARTE W REJESTRACH KRAJOWYCH

a) Dane dotyczące licencji:

Wszystkie dane zawarte w licencji oraz odnoszące się do wymagań dotyczących kontroli określonych w art. 11 i 16.

b) Dane dotyczące świadectwa:

Wszystkie dane zawarte w licencji oraz odnoszące się do wymagań dotyczących kontroli określonych w art. 12, 13 i 16.

▼B

ZAŁĄCZNIK II

WYMOGI ZDROWOTNE

1. WYMOGI OGÓLNE

1.1. Maszyniści nie mogą cierpieć na jakiekolwiek dolegliwości lub przyjmować jakichkolwiek leków lub substancji, które mogą powodować:

— nagłą utratę świadomości,

— osłabienie uwagi lub zmniejszenie zdolności koncentracji,

— nagłą utratę sprawności,

— utratę równowagi lub koordynacji,

— znaczące ograniczenie możliwości poruszania się.

1.2. Wzrok

Konieczne jest spełnienie następujących wymogów dotyczących wzroku:

— ostrość wzroku z korekcją lub bez: 1,0; nie mniej niż 0,5 dla oka gorzej widzącego,

— dopuszczalna maksymalna korekcja soczewkami kontaktowymi: nadwzroczność +5/krótkowzroczność –8. Na odstępstwa zgoda wydawana jest w wyjątkowych przypadkach i po uzyskaniu opinii lekarza okulisty. Lekarz medycyny podejmuje na tej podstawie decyzję,

— widzenie na odległości bliskie i pośrednie: wystarczające, z korekcją lub bez,

— soczewki kontaktowe i szkła są dopuszczone, jeżeli są okresowo sprawdzane przez specjalistę,

— normalne widzenie kolorów: wykorzystanie uznanego badania, takiego jak test Ishihary, a także innego uznanego badania, jeżeli jest to wymagane,

— pole widzenia: pełne,

▼M1

— widzenie okiem lewym i prawym: efektywne,

▼B

— widzenie obuoczne: efektywne,

— rozpoznawanie sygnałów barwnych: test opiera się na rozpoznawaniu pojedynczych barw, a nie na różnicach względnych,

— wrażliwość na kontrast: dobra,

— brak postępujących chorób oczu,

— implanty soczewek oraz zabiegi keratotomii i keratektomii są dopuszczalne jedynie pod warunkiem kontroli przeprowadzanych corocznie lub w odstępach ustalonych przez lekarza medycyny,

▼B

— odporność na oślepienie błyskiem,

— kolorowe soczewki kontaktowe i soczewki fotochromatyczne nie są dozwolone. Szkła z filtrem UV są dozwolone.

1.3. Wymogi dotyczące słuchu i mowy

Wystarczająco dobry słuch potwierdzony audiogramem, tj.:

— słuch wystarczający do prowadzenia rozmowy telefonicznej i do usłyszenia sygnałów ostrzegawczych i komunikatów radiowych.

Następujące wartości powinny być przyjęte jako wytyczne:

— niedosłuch na poziomie nie wyższym niż 40 dB przy częstotliwościach 500 i 1 000 Hz,

— niedosłuch na poziomie nie wyższym niż 45 dB przy częstotliwości 2 000 Hz dla ucha najgorzej przewodzącego falę dźwiękową,

— brak anomalii układu przedsionkowego,

— brak chronicznych zaburzeń mowy (przy uwzględnieniu konieczności przekazywania wiadomości w sposób głośny i wyraźny),

— w szczególnych przypadkach dozwolone jest korzystanie z aparatu słuchowego.

1.4. Ciąża

W przypadku złej tolerancji lub występowania stanów patologicznych ciążę należy uznać za powód tymczasowego odsunięcia maszynisty od obowiązków służbowych. Należy stosować przepisy prawne chroniące ciężarnych maszynistów.

2. MINIMALNY ZAKRES BADANIA PRZED OBJĘCIEM STANOWISKA

2.1. Badania lekarskie:

— ogólne badanie lekarskie,

— badania funkcji sensorycznych (wzrok, słuch, postrzeganie barw),

— badanie krwi lub moczu, m.in. w kierunku cukrzycy, jeśli są potrzebne do oceny fizycznej zdolności kandydata,

— EKG spoczynkowe,

— test w kierunku substancji psychotropowych zawartych w niedozwolonych narkotykach lub lekach psychotropowych oraz nadużywania alkoholu uniemożliwiającego zdolność do pracy,

— poznawcze: uwaga i koncentracja, pamięć, percepcja, rozumowanie,

— komunikowanie się,

— psychomotoryczne: czas reakcji, koordynacja rąk.

▼B

2.2. Badania psychologiczne stwierdzające zdolność do wykonywania zawodu

Celem badań psychologicznych jest pomoc w przydzielaniu stanowisk i zarządzaniu pracownikami. Przy określaniu zakresu oceny psychologicznej należy wziąć pod uwagę, że badanie musi sprawdzić, czy w kontekście zdolności do wykonywania zawodu kandydat na maszynistę ma jakieś zaburzenia psychologiczne, w szczególności w zakresie zdolności do działania, lub jakąś inną istotną cechę osobowości, które mogłyby mieć ujemny wpływ na bezpieczne wykonywanie obowiązków.

3. BADANIA OKRESOWE PO OBJĘCIU STANOWISKA

3.1. Częstotliwość badań

Badania medyczne (sprawność fizyczna) muszą być przeprowadzane co najmniej co trzy lata do 55. roku życia, a następnie co rok.

Dodatkowo lekarz akredytowany lub uznany zgodnie z art. 20 musi zwiększyć częstotliwość badań, jeśli wymaga tego stan zdrowia członka personelu.

Bez uszczerbku dla art. 16 ust. 1 przeprowadza się odpowiednie badanie medyczne, jeżeli zachodzi obawa, że posiadacz licencji lub świadectwa przestał spełniać wymogi medyczne określone w załączniku II sekcja 1.

Sprawność fizyczna sprawdzana jest regularnie i po każdym wypadku przy pracy, jak również po każdej przerwie w pracy spowodowanej wypadkiem, w którym brały udział osoby. Lekarz akredytowany lub uznany zgodnie z art. 20 bądź służba medyczna przedsiębiorstwa może zadecydować o przeprowadzeniu dodatkowego badania lekarskiego, w szczególności po okresie co najmniej 30-dniowego zwolnienia lekarskiego. Pracodawca może zwrócić się do lekarza akredytowanego lub uznanego zgodnie z art. 20 o sprawdzenie sprawności fizycznej maszynisty w razie odsunięcia maszynisty od wykonywania obowiązków służbowych ze względów bezpieczeństwa.

3.2. Minimalny zakres okresowych badań lekarskich po objęciu stanowiska

Jeżeli maszynista spełnia kryteria niezbędne do badań przeprowadzanych przed objęciem stanowiska, specjalistyczne badania okresowe muszą przynajmniej objąć:

— ogólne badanie lekarskie,

— badanie funkcji zmysłowych (wzrok, słuch, postrzeganie barw),

— badania krwi lub moczu w kierunku cukrzycy i innych dolegliwości, zgodnie ze wskazaniem na podstawie badania klinicznego,

— badania na obecność narkotyków w organizmie zgodnie ze wskazaniem klinicznym.

Ponadto w przypadku maszynistów, którzy ukończyli 40. rok życia, wymagane jest również badanie EKG w spoczynku.

▼B

ZAŁĄCZNIK III

METODA SZKOLENIA

Należy zachować właściwą równowagę pomiędzy szkoleniem teoretycznym (sala wykładowa i prezentacje) i szkoleniem praktycznym (doświadczenie zdobywane w miejscu pracy, prowadzenie pojazdu kolejowego pod nadzorem i bez nadzoru na torach zamkniętych dla celów szkoleniowych).

Szkolenie wspomagane komputerowo jest dozwolone przy samodzielnym uczeniu się zasad eksploatacji, sytuacji związanych z wykorzystaniem urządzeń sygnalizacyjnych itp.

Wykorzystanie symulatorów może być pomocne w efektywnym szkoleniu maszynistów, ale nie jest obowiązkowe; są one szczególnie użyteczne w szkoleniu w nietypowych warunkach pracy oraz w zakresie rzadko stosowanych zasad postępowania. Są one szczególnie użyteczne dzięki zapewnieniu możliwości uczenia się przez działanie w sytuacjach, których nie da się przećwiczyć w rzeczywistości. Zasadniczo należy stosować symulatory najnowszej generacji.

W odniesieniu do zdobywania wiedzy o trasie preferowane powinno być takie podejście, zgodnie z którym maszynista pociągu towarzyszy innemu maszyniście podczas pewnej liczby przejazdów na tej trasie, w porze dziennej i w nocy. Oprócz innych metod mogą być wykorzystane taśmy wideo z nagraniem tras widzianych z kabiny maszynisty jako alternatywna metoda szkolenia.

▼M1

ZAŁĄCZNIK IV

OGÓLNA WIEDZA ZAWODOWA I WYMOGI DOTYCZĄCE UZYSKANIA LICENCJI

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

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

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

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

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

1) Praca maszynisty, środowisko pracy, rola i odpowiedzialność maszynisty w procesie ruchu kolejowego, wymagania zawodowe i personalne dotyczące obowiązków maszynisty

   a) znać zasadniczy kształt prawodawstwa i przepisy mające zastosowanie do ruchu kolejowego i bezpieczeństwa (wymagania i procedury dotyczące przyznawania uprawnień maszynistom, towarów niebezpiecznych, ochrony środowiska, ochrony przeciwpożarowej itp.);

   b) rozumieć szczególne wymogi oraz wymagania zawodowe i personalne (głównie praca samodzielna, praca w systemie zmianowym w cyklu 24-godzinnym, indywidualna ochrona i zabezpieczenia, czytanie i aktualizacja dokumentów itp.);

   c) rozumieć zachowania zgodne z odpowiedzialnością za kluczowe kwestie bezpieczeństwa (leki, alkohol, narkotyki i inne substancje psychoaktywne, choroby, stres, zmęczenie itp.);

   d) potrafić wskazać dokumenty referencyjne i operacyjne (np. zbiór przepisów, opis trasy, podręcznik maszynisty itp.);

   e) określić odpowiedzialność i funkcje odpowiednich osób;

▼M1

f) rozumieć znaczenie dokładności wykonywania zadań i metod pracy;

g) rozumieć bezpieczeństwo i higienę pracy (np. kodeks postępowania na torach i w ich pobliżu, kodeks postępowania w zakresie wsiadania do i wysiadania z pojazdu trakcyjnego, ergonomika, przepisy dotyczące bezpieczeństwa personelu, środki ochrony indywidualnej itp.);

h) znać umiejętności i zasady behawioralne (radzenie sobie ze stresem, sytuacje ekstremalne itp.);

i) znać zasady ochrony środowiska (prowadzenie pojazdu w sposób minimalizujący zanieczyszczenia środowiska itp.).

2) Technologie kolejowe, w tym zasady bezpieczeństwa stanowiące podstawę przepisów eksploatacyjnych

a) znać zasady, regulacje i przepisy dotyczące bezpieczeństwa działalności kolei;

b) określić odpowiedzialność i funkcje odpowiednich osób.

3) Podstawowe zasady dotyczące infrastruktury kolejowej

a) znać zasady i parametry systemowe i strukturalne;

b) znać ogólne charakterystyki torów, stacji, stacji rozrządowych;

c) znać budowle kolejowe (mosty, tunele, zwrotnice itp.);

d) znać tryby pracy (np. ruch na linii jednotorowej, dwutorowej itp.);

e) znać systemy sterowania sygnalizacją i pociągiem;

f) znać urządzenia bezpieczeństwa (wykrywacze zagrzanych łożysk osiowych, wykrywacze dymu w tunelach itp.);

g) znać systemy zasilania trakcji (sieć trakcyjna, trzecia szyna itp.).

4) Podstawowe zasady dotyczące łączności operacyjnej

a) znać znaczenie łączności oraz środków i procedur dotyczących łączności;

b) potrafić wskazać osoby, z którymi maszynista musi się kontaktować oraz ich role i odpowiedzialność (personel zarządcy infrastruktury, obowiązki służbowe pozostałych pracowników obsługi pociągu itp.);

c) identyfikować sytuacje/przyczyny, które wymagają uruchomienia łączności;

d) rozumieć metody łączności.

▼**M1**

5) Pociągi, ich skład oraz wymogi techniczne dotyczące pojazdów trakcyjnych, wagonów towarowych i osobowych oraz innego taboru

   a) znać ogólne rodzaje trakcji (elektryczna, wysokoprężna, parowa itp.);

   b) opisać układ pojazdu (wózki, pudła, kabina maszynisty, systemy ochrony itp.),

   c) znać treść i systemy oznakowania;

   d) znać dokumentację dotyczącą składu pociągu;

   e) rozumieć systemy hamowania i obliczenia dotyczące ich skuteczności;

   f) określić prędkość pociągu;

   g) potrafić wskazać maksymalne obciążenie i siły na sprzęgu;

   h) znać działanie i cel systemu zarządzania pociągiem.

6) Ogólne zagrożenia związane z ruchem kolejowym

   a) rozumieć zasady regulujące bezpieczeństwo ruchu;

   b) znać zagrożenia związane z ruchem kolejowym oraz różne środki stosowane do ich ograniczania;

   c) znać zdarzenia mające znaczenie dla bezpieczeństwa i rozumieć wymagane zachowania/reakcje;

   d) znać procedury mające zastosowanie do wypadków z udziałem ludzi (np. ewakuacji).

7) Podstawowe zasady fizyki

   a) rozumieć siły działające na koła;

   b) określić czynniki wpływające na przyspieszenie i skuteczność hamowania (warunki pogodowe, urządzenia hamulcowe, zmniejszona przyczepność, piaskowanie itp.);

   c) rozumieć zasady dotyczące elektryczności (obwody, napięcie pomiarowe itp.).

▼B

ZAŁĄCZNIK V

WIEDZA ZAWODOWA NA TEMAT TABORU I WYMOGI DOTYCZĄCE ŚWIADECTWA

Po ukończeniu specjalnego szkolenia dotyczącego taboru maszyniści muszą być zdolni do wykonywania następujących zadań.

1. PRÓBY I KONTROLE PRZED JAZDĄ

Maszyniści muszą potrafić:

— zgromadzić dokumentację i niezbędne wyposażenie,

— skontrolować obciążenia jednostki trakcyjnej,

— sprawdzić informacje wprowadzone do dokumentów na pokładzie jednostki trakcyjnej,

— zagwarantować przez dokonanie określonych prób i kontroli, że jednostka trakcyjna jest w stanie zapewnić wymaganą moc trakcyjną oraz że sprzęt związany z bezpieczeństwem jest sprawny,

— sprawdzić obecność i funkcjonowanie przepisowego sprzętu ochronnego i związanego z bezpieczeństwem przy przekazaniu lokomotywy lub na początku jazdy,

— wykonać wszelkie rutynowe zapobiegawcze czynności utrzymaniowe.

2. ZNAJOMOŚĆ TABORU

Aby prowadzić lokomotywę, maszyniści muszą być zaznajomieni ze wszystkimi obsługiwanymi przez nich regulatorami i wskaźnikami, w szczególności z tymi, które dotyczą:

— trakcji,

— hamowania,

— elementów związanych z bezpieczeństwem ruchu.

Aby wykryć i zlokalizować nieprawidłowości występujące w taborze, zgłosić je i ustalić, co jest potrzebne do ich naprawy, a także, w określonych przypadkach, podjąć działania, maszynista musi być obeznany z:

— konstrukcjami mechanicznymi,

— zawieszeniem i urządzeniami mocującymi,

— częściami biegowymi,

— sprzętem związanym z bezpieczeństwem,

— zbiornikami paliwa, systemami zaopatrzenia w paliwo, układem wydechowym,

— znaczeniem oznaczeń znajdujących się wewnątrz i na zewnątrz taboru, w szczególności symboli używanych przy przewozie towarów niebezpiecznych,

▼B

— systemem rejestracji jazd,

— układami elektrycznym i pneumatycznym,

— pobieraniem prądu i układami wysokiego napięcia,

— sprzętem łączności (transmisją radiowa tor-pojazd itp.),

— organizowaniem jazd,

— częściami składowymi taboru i ich przeznaczeniem oraz urządzeniami wykorzystywanymi przy przetaczaniu taboru, w szczególności z systemem zatrzymywania pociągu przez opróżnianie przewodu hamulcowego,

— układem hamulcowym,

— częściami charakterystycznymi dla jednostek trakcyjnych,

— łączeniem jednostek trakcyjnych, silnikami i przekładniami.

3. PRÓBY HAMULCÓW

Maszyniści muszą potrafić:

— sprawdzić i obliczyć przed jazdą, czy faktyczna moc hamowania pociągu odpowiada mocy hamowania wymaganej dla danej linii, zgodnie z wartościami wyszczególnionymi w dokumentach pojazdu,

— sprawdzić działanie różnych składników układu hamulcowego jednostki trakcyjnej oraz pociągu odpowiednio przed jazdą, przy uruchamianiu pojazdu i w czasie jazdy.

4. SPOSÓB FUNKCJONOWANIA I PRĘDKOŚĆ MAKSYMALNA POCIĄGU W ODNIESIENIU DO CHARAKTERYSTYK LINII

Maszyniści muszą potrafić:

— przyjmować do wiadomości informacje przekazane im przed jazdą,

— określić rodzaj przejazdu i prędkość maksymalną pociągu na podstawie takich zmiennych, jak ograniczenia prędkości, warunki pogodowe lub jakiekolwiek zmiany w urządzeniach sygnalizacyjnych.

5. PROWADZENIE POCIĄGU W SPOSÓB, KTÓRY NIE POWODUJE USZKODZEŃ INSTALACJI LUB POJAZDÓW

Maszyniści muszą potrafić:

— korzystać ze wszystkich dostępnych układów sterowania zgodnie ze stosowanymi zasadami,

— uruchamiać pociąg, uwzględniając przyczepność i ograniczenia mocy,

— używać hamulców do zwalniania i zatrzymywania, z uwzględnieniem taboru i instalacji.

▼B

6. NIEPRAWIDŁOWOŚCI

Maszyniści muszą:

— być w stanie zwracać uwagę na nadzwyczajne zdarzenia związane z zachowaniem się pociągu,

— potrafić dokonać inspekcji pociągu i rozpoznawać oznaki nieprawidłowości, rozróżniać je i reagować zgodnie z ich względnym znaczeniem oraz próbować im zaradzać, zawsze traktując bezpieczeństwo ruchu kolejowego i osób w sposób priorytetowy,

— wykazać się znajomością dostępnych środków zabezpieczenia i łączności.

7. POSTĘPOWANIE W RAZIE NIEPRZEWIDZIANYCH ZDARZEŃ I WYPADKÓW, POŻARÓW ORAZ WYPADKÓW Z UDZIAŁEM LUDZI

Maszyniści muszą:

— potrafić podejmować kroki w celu zabezpieczenia pociągu i wezwania pomocy w razie wypadku z udziałem ludzi znajdujących się w pociągu,

— umieć ustalić, czy pociąg przewozi towary niebezpieczne i rozpoznać je na podstawie dokumentów pociągu i wykazu wagonów,

— znać procedury ewakuacji pociągu w sytuacji awaryjnej.

8. WARUNKI OKREŚLAJĄCE KONTYNUOWANIE JAZDY PO WYPADKU Z UDZIAŁEM TABORU

Po wypadku maszyniści muszą potrafić ocenić, czy i przy zachowaniu jakich warunków pojazd może kontynuować jazdę, a także poinformować możliwie najszybciej o tych warunkach instytucję zarządzającą infrastrukturą.

Maszyniści muszą potrafić określić, czy potrzebna jest ocena biegłego przed kontynuacją jazdy przez pociąg.

9. UNIERUCHOMIENIE POCIĄGU

Maszyniści muszą potrafić podejmować kroki w celu zabezpieczenia przed niespodziewanym uruchomieniem lub poruszeniem się pociągu lub jego części, nawet w najtrudniejszych warunkach.

Oprócz tego maszyniści muszą mieć wiedzę na temat środków umożliwiających zatrzymanie pociągu lub jego części, w razie gdyby niespodziewanie zaczął się poruszać.

▼B

ZAŁĄCZNIK VI

WIEDZA ZAWODOWA DOTYCZĄCA INFRASTRUKTURY I WYMOGI W ODNIESIENIU DO ŚWIADECTWA

Kwestie dotyczące infrastruktury

1. PRÓBY HAMULCÓW

Maszyniści muszą potrafić sprawdzić i obliczyć przed jazdą, czy faktyczna moc hamowania pociągu odpowiada mocy hamowania wymaganej dla danej linii, zgodnie z wartościami wyszczególnionymi w dokumentach pojazdu.

2. RODZAJ EKSPLOATACJI I PRĘDKOŚĆ MAKSYMALNA POCIĄGU W ODNIESIENIU DO CHARAKTERYSTYK LINII

Maszyniści muszą potrafić:

— przyjmować do wiadomości przekazane im informacje, takie jak ograniczenia prędkości lub jakiekolwiek zmiany w urządzeniach sygnalizacyjnych,

— ustalić rodzaj przejazdu i prędkość maksymalną pociągu na podstawie charakterystyk linii.

3. ZNAJOMOŚĆ LINII

Maszyniści muszą potrafić przewidywać problemy i odpowiednio reagować w zakresie bezpieczeństwa i wywiązywania się z innych obowiązków, takich jak punktualność i aspekty ekonomiczne. Muszą zatem posiadać wyczerpującą wiedzę na temat linii kolejowych i urządzeń na swojej trasie oraz wszelkich uzgodnionych tras zastępczych.

Istotne są następujące aspekty:

— warunki eksploatacji (zmiany toru, ruch jednokierunkowy itp.),

— dokonanie kontroli trasy przejazdu i sprawdzenie stosownych dokumentów,

— określenie torów, które mogą być wykorzystane do danego rodzaju przewozów,

— obowiązujące zasady ruchu oraz znaczenie systemu sygnalizacyjnego,

— warunki eksploatacji,

— system blokady i związane z nim przepisy,

— nazwy stacji kolejowych oraz położenie i widoczność stacji i nastawni, w celu odpowiedniego dostosowania prowadzenia pociągu,

— sygnalizacja przejściowa pomiędzy różnymi układami eksploatacyjnymi lub układami zasilania,

— ograniczenia prędkości dla różnych kategorii prowadzonych pociągów,

— profile topograficzne,

— szczególne warunki hamowania, na przykład na liniach o stromym nachyleniu,

▼B

— szczególne właściwości eksploatacyjne: specjalne sygnały, znaki, warunki odjazdu itp.

4. PRZEPISY BEZPIECZEŃSTWA

Maszyniści muszą potrafić:

— uruchamiać pociąg jedynie wtedy, gdy spełnione są wszystkie zalecane warunki (rozkład jazdy, nakaz jazdy lub sygnał odjazdu, obsługa urządzeń sygnalizacyjnych w razie konieczności itp.),

— obserwować sygnały urządzeń przytorowych i znajdujących się w kabinie, interpretować je niezwłocznie i bezbłędnie oraz postępować zgodnie z ustalonymi procedurami,

— prowadzić pociąg w sposób bezpieczny zgodnie z określonym rodzajem przewozu: stosować, w razie otrzymania takiego polecenia, specjalne sposoby prowadzenia przewozów, czasowe ograniczenia prędkości, prowadzenie w przeciwnym kierunku, szczególne pozwolenie w razie niebezpieczeństwa na przejazd obok semafora podającego sygnał zabraniający jazdy, praca manewrowa, zmiany kierunku jazdy, przejazd przez place budowy itp.,

— przestrzegać terminowości postojów wynikających z rozkładu i dodatkowych, a w razie potrzeby sprawować dodatkowe obowiązki obsługi pasażerów, zwłaszcza takie jak otwieranie i zamykanie drzwi.

5. PROWADZENIE POCIĄGU

Maszyniści muszą potrafić:

— w każdym momencie ustalić miejsce położenia pociągu na linii,

— używać hamulców do zwalniania i zatrzymywania pociągu, z uwzględnieniem taboru i instalacji,

— regulować prędkość jazdy pociągu zgodnie z rozkładem jazdy i wszelkimi wydanymi poleceniami mającymi na celu oszczędność energii, z uwzględnieniem charakterystyk jednostki trakcyjnej, pociągu, linii i otoczenia.

6. NIEPRAWIDŁOWOŚCI

Maszyniści muszą potrafić:

— zwracać uwagę, o ile pozwala na to prowadzenie pociągu, na nadzwyczajne wydarzenia dotyczące infrastruktury i otoczenia: urządzenia sygnalizacyjne, tory, zasilanie w energię, przejazdy kolejowe, otoczenie torów, pozostały ruch,

— znać poszczególne odległości dzielące ich od wyraźnych przeszkód,

— możliwie najszybciej informować zarządcę infrastruktury o miejscu i charakterze zaobserwowanych nieprawidłowości, upewniając się, że informacja ta została zrozumiana,

— uwzględniając infrastrukturę, zapewnić lub podjąć kroki w celu zagwarantowania bezpieczeństwa ruchu i osób, ilekroć jest to konieczne.

7. POSTĘPOWANIE W RAZIE NIEPRZEWIDZIANYCH ZDARZEŃ I WYPADKÓW, POŻARÓW ORAZ WYPADKÓW Z UDZIAŁEM LUDZI

Maszyniści muszą potrafić:

— podejmować kroki w celu ochrony pociągu i wezwania pomocy w razie wypadku z udziałem ludzi,

— ocenić, gdzie zatrzymać pociąg w razie pożaru i w razie konieczności ułatwić ewakuację pasażerów,

▼B

— jak najszybciej dostarczyć przydatnych informacji dotyczących pożaru, jeżeli pożar nie może być opanowany przez samego maszynistę,

— jak najszybciej poinformować o tych warunkach instytucję zarządzającą infrastrukturą,

— ocenić, czy infrastruktura pozwala na dalsze prowadzenie pojazdu i w jakich warunkach.

▼M2

8. TESTY JĘZYKOWE

1. Maszyniści, którzy muszą porozumiewać się z zarządcą infrastruktury w kluczowych kwestiach związanych z bezpieczeństwem, muszą posiadać umiejętności w zakresie przynajmniej jednego z języków wskazanych przez daną instytucję zarządzającą infrastrukturą. Ich umiejętności językowe muszą być na poziomie umożliwiającym im aktywne i skuteczne porozumiewanie się w sytuacjach rutynowych, awaryjnych i kryzysowych. Muszą potrafić korzystać z metody przekazywania wiadomości i utrzymywania łączności określonej w TSI „Ruch kolejowy”.

2. Aby spełnić wymagania określone w ust. 1, maszyniści muszą posiadać umiejętności w zakresie rozumienia (w mowie i piśmie) oraz komunikowania (w mowie i piśmie) na poziomie B1 Europejskiego systemu opisu kształcenia językowego (CEFR) ustanowionego przez Radę Europy ([1]).

3. W przypadku odcinków od granicy do stacji położonych blisko granicy, które to odcinki są przeznaczone do operacji transgranicznych, zarządca infrastruktury może zwolnić maszynistów prowadzących pociągi przedsiębiorstwa kolejowego z wymagań zawartych w ust. 2, jeśli stosowana jest następująca procedura:

a) przedsiębiorstwo kolejowe składa do zarządcy infrastruktury wniosek o odstępstwo w odniesieniu do maszynistów, których to dotyczy. Aby zapewnić sprawiedliwe i równe traktowanie wnioskodawców, zarządca infrastruktury stosuje jednakową procedurę oceny do każdego złożonego wniosku o odstępstwo, a procedura ta stanowi część regulaminu sieci;

b) zarządca infrastruktury przyznaje odstępstwo, jeśli przedsiębiorstwo kolejowe potrafi wykazać, że wprowadziło wystarczające środki w celu zapewnienia komunikacji między maszynistami, których to dotyczy, a personelem zarządcy infrastruktury w sytuacjach rutynowych, awaryjnych i kryzysowych, jak przewidziano w ust. 1;

c) przedsiębiorstwa kolejowe i zarządcy infrastruktury dbają o to, by personel, którego to dotyczy, był zaznajomiony z tymi przepisami i środkami oraz przeszedł odpowiednie szkolenia w ramach systemów zarządzania bezpieczeństwem tych przedsiębiorstw kolejowych i zarządców infrastruktury.

([1]) Zob. opracowanie w jęz. angielskim: Common European Framework of Reference for Languages: Learning, Teaching, Assessment, 2001 (Cambridge University Press, wersja angielska ISBN 0-521-00531-0). Dostępne również na stronie internetowej CEDEFOP: http://www.cedefop.europa.eu/.

▼B

ZAŁĄCZNIK VII

CZĘSTOTLIWOŚĆ EGZAMINÓW

Minimalna częstotliwość okresowych kontroli jest następująca:

a) znajomość języka (tylko dla osób niebędących rodzimymi użytkownikami języka): co trzy lata lub po każdej nieobecności przekraczającej okres jednego roku;

b) znajomość infrastruktury (włącznie ze znajomością trasy i zasad eksploatacji): co trzy lata lub po każdej nieobecności przekraczającej okres jednego roku na danej trasie;

c) znajomość taboru: co trzy lata.