

UZASADNIENIE

1. KONTEKST AKTU DELEGOWANEGO

Dyrektywa (UE) 2016/798 ma na celu między innymi poprawę dostępu do rynku usług transportu kolejowego poprzez określenie wspólnych zasad zarządzania bezpieczeństwem kolei oraz wspólnych zasad regulacji i nadzoru w tym zakresie. W szczególności art. 10 ust. 1 dyrektywy (UE) 2016/798 nakłada na wszystkie przedsiębiorstwa kolejowe wymóg ubiegania się o jednolity certyfikat bezpieczeństwa przed rozpoczęciem jakiejkolwiek działalności. Art. 12 ust. 1 ustanawia analogiczny wymóg w odniesieniu do zarządców infrastruktury, którzy muszą ubiegać się o autoryzację w zakresie bezpieczeństwa. W tym celu każde przedsiębiorstwo kolejowe i każdy zarządca infrastruktury powinien ustanowić system zarządzania bezpieczeństwem.

Art. 6 ust. 1 lit. f) dyrektywy (UE) 2016/798 określa ramy dla ustanawiania wymogów dotyczących systemów zarządzania bezpieczeństwem, które wymagają harmonizacji na szczeblu Unii. Wymogi określone w niniejszym rozporządzeniu sformułowano w oparciu o elementy składowe wymienione w art. 9. Organ ds. certyfikacji w zakresie bezpieczeństwa i krajowy organ ds. bezpieczeństwa mogą stosować takie wymogi do celów oceny jakości systemu zarządzania bezpieczeństwem przed wydaniem jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa lub autoryzacji w zakresie bezpieczeństwa oraz na potrzeby prowadzenia działań w zakresie nadzoru.

2. KONSULTACJE PRZEPROWADZONE PRZED PRZYJĘCIEM AKTU

Zgodnie z art. 6 ust. 2 dyrektywy (UE) 2016/798 Komisja w dniu 1 września 2016 r. udzieliła Agencji Kolejowej Unii Europejskiej („Agencja”) upoważnienia do opracowania projektów zmian we wspólnej metodzie oceny bezpieczeństwa w odniesieniu do zgodności z wymogami dotyczącymi uzyskania kolejowych certyfikatów bezpieczeństwa, o której mowa w rozporządzeniu Komisji (UE) nr 1158/2010 z dnia 9 grudnia 2010 r.[[1]](#footnote-1), we wspólnej metodzie oceny bezpieczeństwa w odniesieniu do zgodności z wymogami dotyczącymi uzyskania kolejowych autoryzacji w zakresie bezpieczeństwa, o której mowa w rozporządzeniu Komisji (UE) nr 1169/2010 z dnia 10 grudnia 2010 r.[[2]](#footnote-2), oraz we wspólnej metodzie oceny bezpieczeństwa w odniesieniu do nadzoru sprawowanego przez krajowe organy ds. bezpieczeństwa po wydaniu certyfikatu bezpieczeństwa lub autoryzacji bezpieczeństwa, o której mowa w rozporządzeniu Komisji (UE) nr 1077/2012 z dnia 16 listopada 2012 r.[[3]](#footnote-3). Zgodnie z udzielonym przez Komisję upoważnieniem w dniu 9 marca 2017 r. Agencja przedłożyła Komisji swoje zalecenie dotyczące zmian we wspólnych metodach oceny bezpieczeństwa, poparte sprawozdaniem z oceny skutków. Pierwsza wersja niniejszego rozporządzenia opierała się na zaleceniu Agencji.

W dniu 12 kwietnia 2017 r. przeprowadzono konsultacje na temat zalecenia Agencji z działającą przy Komisji grupą ekspertów ds. technicznego filaru czwartego pakietu kolejowego, a projekt wniosku Komisji przedstawiono dnia 5 lipca 2017 r.

Konsultacje publiczne trwały od 24 sierpnia do 21 września 2017 r. (nr ref: Ares(2017)4156968). W nowej wersji projektu wniosku uwzględniono niektóre z przekazanych uwag.

3. ASPEKTY PRAWNE AKTU DELEGOWANEGO

Niniejsze rozporządzenie ustanawia wspólną metodę oceny bezpieczeństwa w odniesieniu do wymogów dotyczących systemu zarządzania bezpieczeństwem. Treść przepisów opiera się na wymogu określonym w art. 9 dyrektywy (UE) 2016/798, a podstawę prawną stanowi art. 6 ust. 1 lit. f) tej dyrektywy.

ROZPORZĄDZENIE DELEGOWANE KOMISJI (UE) …/…

z dnia XXX r.

ustanawiające wspólne metody oceny bezpieczeństwa w odniesieniu do wymogów dotyczących systemu zarządzania bezpieczeństwem na podstawie dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/798 oraz uchylające rozporządzenia Komisji (UE) nr 1158/2010 i (UE) nr 1169/2010

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/798 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie bezpieczeństwa kolei[[4]](#footnote-4), w szczególności jej art. 6 ust. 6,

uwzględniając zalecenie Agencji Kolejowej Unii Europejskiej ERA-REC-115-REC w sprawie zmian we wspólnych metodach oceny bezpieczeństwa w odniesieniu do oceny zgodności oraz we wspólnej metodzie oceny bezpieczeństwa w odniesieniu do nadzoru, przekazane Komisji dnia 9 marca 2017 r.,

a także mając na uwadze, co następuje:

1. Wspólne metody oceny bezpieczeństwa (CSM) określają, jak należy oceniać poziomy bezpieczeństwa i osiąganie wymagań bezpieczeństwa oraz zgodność z innymi wymaganiami dotyczącymi bezpieczeństwa.
2. Zgodnie z art. 6 ust. 5 dyrektywy (UE) 2016/798 CSM należy regularnie aktualizować z uwzględnieniem doświadczeń zebranych przy ich stosowaniu oraz globalnego rozwoju bezpieczeństwa kolei, a także w celu ogólnego utrzymania poziomu bezpieczeństwa i – gdy jest to wykonalne w sposób rozsądny – jego ciągłej poprawy.
3. Na mocy decyzji wykonawczej z dnia 1 września 2016 r.[[5]](#footnote-5) i zgodnie z art. 6 ust. 2 dyrektywy (UE) 2016/798 Komisja udzieliła Agencji Kolejowej Unii Europejskiej („Agencja”) upoważnienia do opracowania projektów zmian w rozporządzeniach Komisji (UE) nr 1158/2010[[6]](#footnote-6), (UE) nr 1169/2010[[7]](#footnote-7) i (UE) nr 1077/2012[[8]](#footnote-8). W dniu 9 marca 2017 r. zgodnie z udzielonym przez Komisję upoważnieniem Agencja wydała zalecenie, do którego załączyła sprawozdanie poświęcone wynikom konsultacji przeprowadzonych z krajowymi organami ds. bezpieczeństwa, partnerami społecznymi i użytkownikami oraz sprawozdanie z oceny skutków zmienionych CSM, które mają zostać przyjęte. Zgodnie z art. 6 ust. 4 dyrektywy (UE) 2016/798 Komisja przeanalizowała zalecenie wydane przez Agencję, by sprawdzić, czy udzielone upoważnienie zostało zrealizowane.
4. Celem systemów zarządzania bezpieczeństwem jest zapewnienie, by przedsiębiorstwa kolejowe i zarządcy infrastruktury osiągali swoje cele gospodarcze w bezpieczny sposób. System zarządzania bezpieczeństwem jest często zintegrowany z innymi systemami zarządzania w celu poprawy ogólnych wyników działalności organizacji oraz ograniczenia kosztów, przy rozłożeniu wysiłków na wszystkie szczeble organizacji. W tym celu wspólne ramy *ISO High Level Structure*[[9]](#footnote-9) są stosowane na potrzeby funkcjonalnego zgrupowania wymogów systemu zarządzania bezpieczeństwem, o którym mowa w art. 9 dyrektywy (UE) 2016/798. Ramy te ułatwiają również zrozumienie i stosowanie podejścia procesowego przez przedsiębiorstwa kolejowe i zarządców infrastruktury w trakcie opracowywania, wdrażania, utrzymywania i stałego ulepszania ich systemów zarządzania bezpieczeństwem.
5. Po otrzymaniu jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa lub autoryzacji w zakresie bezpieczeństwa wnioskodawca powinien w dalszym ciągu stosować swój system zarządzania bezpieczeństwem, o którym mowa w art. 9 dyrektywy (UE) 2016/798.
6. Zachowanie człowieka odgrywa centralną rolę w zapewnieniu bezpiecznego i sprawnego funkcjonowania kolei. W przypadku gdy zachowanie człowieka uważane jest za czynnik, który przyczynił się do wypadku lub incydentu, na zachowanie to mogły mieć wpływ czynniki organizacyjne, takie jak obciążenie pracą lub organizacja pracy, prowadzące do pogorszenia wyników działania oraz do pogłębienia skutków danego wypadku lub incydentu. W związku z tym jest kwestią o zasadniczym znaczeniu, by przedsiębiorstwa kolejowe i zarządcy infrastruktury posiadali systemową koncepcję wspierania działań człowieka oraz zarządzania czynnikami ludzkimi i organizacyjnymi w obrębie systemu zarządzania bezpieczeństwem.
7. Sposób, w jaki kwestia bezpieczeństwa jest postrzegana, doceniana i uwzględniana w priorytetach w ramach organizacji, odzwierciedla faktyczne zaangażowanie na rzecz bezpieczeństwa na wszystkich szczeblach organizacji. W związku z tym dla przedsiębiorstw kolejowych i zarządców infrastruktury ważne jest również określenie działań i zachowań, które mogą kształtować pozytywną kulturę bezpieczeństwa, oraz wspieranie za pośrednictwem swojego systemu zarządzania bezpieczeństwem kultury wzajemnego zaufania, pewności i uczenia się, w ramach której pracownicy są zachęcani do wnoszenia wkładu w rozwój bezpieczeństwa poprzez zgłaszanie niebezpiecznych zdarzeń i zapewnianie informacji związanych z bezpieczeństwem.
8. System zarządzania bezpieczeństwem powinien uwzględniać fakt, że dyrektywa Rady 89/391/EWG[[10]](#footnote-10) oraz powiązane z nią stosowne dyrektywy szczegółowe mają w pełni zastosowanie do ochrony zdrowia i bezpieczeństwa pracowników zaangażowanych w budowę, eksploatację i utrzymanie kolei. Nie nakłada ona żadnych dodatkowych obowiązków lub zadań na organ wydający certyfikat lub zezwolenie poza wymogiem kontrolowania, czy zagrożenia dla zdrowia i bezpieczeństwa zostały uwzględnione przez wnioskodawcę ubiegającego się o jednolity certyfikat bezpieczeństwa lub autoryzację w zakresie bezpieczeństwa. Odpowiedzialność za kontrolę zgodności z dyrektywą 89/391/EWG może być powierzona innym właściwym organom wyznaczonym przez państwo członkowskie.
9. System zarządzania bezpieczeństwem powinien w stosownych przypadkach uwzględniać potencjalne dodatkowe zagrożenia wynikające z transportu towarów niebezpiecznych koleją, a tym samym uwzględniać dyrektywę 2008/68/WE[[11]](#footnote-11).
10. Rozporządzenia (UE) nr 1158/2010 i (UE) nr 1169/2010 staną się nieaktualne, należy je więc zastąpić niniejszym rozporządzeniem.
11. Jeśli chodzi o certyfikaty bezpieczeństwa, z art. 10 ust. 15 dyrektywy (UE) 2016/798 wynika, że krajowy organ ds. bezpieczeństwa może zażądać zmiany certyfikatów bezpieczeństwa w następstwie znacznych zmian ram regulacyjnych w dziedzinie bezpieczeństwa. Zmiany wprowadzone na mocy art. 9 dyrektywy (UE) 2016/798 oraz niniejszego rozporządzenia nie są istotne, mimo ich stosowności i znaczenia. W związku z tym rozporządzenie (UE) nr 1158/2010 powinno mieć zastosowanie do certyfikatów bezpieczeństwa wydanych zgodnie z dyrektywą 2004/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady[[12]](#footnote-12) do upływu terminu ich ważności. Z tego samego względu konieczne jest również odroczenie uchylenia rozporządzenia (UE) nr 1158/2010 do końca ostatniego dnia okresu, w którym może być ono jeszcze stosowane przez krajowe organy ds. bezpieczeństwa do celów nadzoru. Ponadto zgodnie z dyrektywą (UE) 2016/798 istniejące certyfikaty bezpieczeństwa w dalszym ciągu podlegają przepisom dyrektywy 2004/49/WE, która stanowiła podstawę dla rozporządzenia (UE) nr 1158/2010.
12. Jeśli chodzi o autoryzacje w zakresie bezpieczeństwa, z art. 12 ust. 2 akapit drugi dyrektywy (UE) 2016/798 wynika, że krajowy organ ds. bezpieczeństwa może zażądać zmiany autoryzacji w zakresie bezpieczeństwa po każdej zasadniczej zmianie ram regulacyjnych dotyczących bezpieczeństwa. Zmiany wprowadzone na mocy art. 9 dyrektywy (UE) 2016/798 oraz niniejszego rozporządzenia nie są istotne, mimo ich stosowności i znaczenia. W związku z tym rozporządzenie (UE) nr 1169/2010 powinno mieć zastosowanie do autoryzacji w zakresie bezpieczeństwa wydanych zgodnie z dyrektywą 2004/49/WE do upływu terminu ich ważności. Z tego samego względu konieczne jest również odroczenie uchylenia rozporządzenia (UE) nr 1169/2010 do końca ostatniego dnia okresu, w którym może być ono jeszcze stosowane przez krajowe organy ds. bezpieczeństwa do celów nadzoru,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

**Przedmiot i zakres stosowania**

1. Niniejsze rozporządzenie ustanawia wspólne metody oceny bezpieczeństwa (CSM), o których mowa w art. 6 ust. 1 lit. f) dyrektywy (UE) 2016/798, w odniesieniu do wymogów dotyczących systemu zarządzania bezpieczeństwem mających zastosowanie do przedsiębiorstw kolejowych i zarządców infrastruktury.
2. Niniejsze rozporządzenie stosuje się w odniesieniu do jednolitych certyfikatów bezpieczeństwa i autoryzacji w zakresie bezpieczeństwa wydawanych na podstawie dyrektywy (UE) 2016/798.

Artykuł 2

**Definicja**

Do celów niniejszego rozporządzenia „organ ds. certyfikacji w zakresie bezpieczeństwa” oznacza organ odpowiedzialny za wydanie jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa – Agencję lub krajowy organ ds. bezpieczeństwa.

Artykuł 3

**Wymogi dotyczące systemu zarządzania bezpieczeństwem mające zastosowanie do przedsiębiorstw kolejowych**

Przedsiębiorstwa kolejowe ustanawiają swoje systemy zarządzania bezpieczeństwem zgodnie z wymogami określonymi w załączniku I.

Te wymogi dotyczące systemu zarządzania bezpieczeństwem mają zastosowanie do jednolitych certyfikatów bezpieczeństwa, o których mowa w art. 10 dyrektywy (UE) 2016/798, do celów oceny wniosków i do celów nadzoru.

Artykuł 4

**Wymogi dotyczące systemu zarządzania bezpieczeństwem mające zastosowanie do zarządców infrastruktury**

Zarządcy infrastruktury ustanawiają swoje systemy zarządzania bezpieczeństwem zgodnie z wymogami określonymi w załączniku II.

Te wymogi dotyczące systemu zarządzania bezpieczeństwem mają zastosowanie do autoryzacji w zakresie bezpieczeństwa, o których mowa w art. 12 dyrektywy (UE) 2016/798, do celów oceny wniosków i nadzoru.

Artykuł 5

**Uchylenie**

Rozporządzenia (UE) nr 1158/2010 i (UE) nr 1169/2010 tracą moc z dniem 16 czerwca 2025 r.

Artykuł 6

**Wejście w życie i stosowanie**

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

Niniejsze rozporządzenie stosuje się od dnia 16 czerwca 2019 r. w tych państwach członkowskich, które nie powiadomiły Agencji i Komisji zgodnie z art. 33 ust. 2 dyrektywy (UE) 2016/798. Niniejsze rozporządzenie stosuje się we wszystkich państwach członkowskich od dnia 16 czerwca 2020 r.

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

Sporządzono w Brukseli dnia […] r.

W imieniu Komisji

Przewodniczący  
 Jean-Claude Juncker

1. Dz.U. L 326 z 10.12.2010, s. 11. [↑](#footnote-ref-1)
2. Dz.U. L 327 z 11.12.2010, s. 13. [↑](#footnote-ref-2)
3. Dz.U. L 320 z 17.11.2012, s. 3. [↑](#footnote-ref-3)
4. Dz.U. L 138 z 26.5.2016, s. 102. [↑](#footnote-ref-4)
5. Decyzja wykonawcza Komisji z dnia 1 września 2016 r. w sprawie udzielenia Agencji Kolejowej Unii Europejskiej upoważnienia do opracowania projektu zmian we wspólnych metodach oceny bezpieczeństwa w odniesieniu do oceny zgodności i we wspólnej metodzie oceny bezpieczeństwa w odniesieniu do nadzoru oraz uchylająca decyzję wykonawczą C(2014) 1649 final, C(2016) 5504 final. [↑](#footnote-ref-5)
6. Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1158/2010 z dnia 9 grudnia 2010 r. w sprawie wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w odniesieniu do zgodności z wymogami dotyczącymi uzyskania kolejowych certyfikatów bezpieczeństwa, Dz.U. L 326 z 10.12.2010, s. 11. [↑](#footnote-ref-6)
7. Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1169/2010 z dnia 10 grudnia 2010 r. w sprawie wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w odniesieniu do zgodności z wymogami dotyczącymi uzyskania kolejowych autoryzacji w zakresie bezpieczeństwa, Dz.U. L 327 z 11.12.2010, s. 13. [↑](#footnote-ref-7)
8. Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1077/2012 z dnia 16 listopada 2012 r. w sprawie wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w odniesieniu do nadzoru sprawowanego przez krajowe organy ds. bezpieczeństwa po wydaniu certyfikatu bezpieczeństwa lub autoryzacji bezpieczeństwa, Dz.U. L 320 z 17.11.2012, s. 3. [↑](#footnote-ref-8)
9. ISO/IEC Directives, Part 1, consolidated supplement 2016, Annex SL Appendix 2 (Dyrektywy ISO/IEC, Część 1, Skonsolidowany Suplement 2016, Załącznik SL, Dodatek 2). [↑](#footnote-ref-9)
10. Dyrektywa Rady 89/391/EWG z dnia 12 czerwca 1989 r. w sprawie wprowadzenia środków w celu poprawy bezpieczeństwa i zdrowia pracowników w miejscu pracy, Dz.U. L 183 z 29.6.1989, s. 1. [↑](#footnote-ref-10)
11. Dyrektywa 2008/68/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 24 września 2008 r. w sprawie transportu lądowego towarów niebezpiecznych (Dz.U. L 260 z 30.9.2008, s. 13). [↑](#footnote-ref-11)
12. Dyrektywa 2004/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie bezpieczeństwa kolei wspólnotowych oraz zmieniająca dyrektywę Rady 95/18/WE w sprawie przyznawania licencji przedsiębiorstwom kolejowym, oraz dyrektywę 2001/14/WE w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej oraz certyfikację w zakresie bezpieczeństwa (Dyrektywa w sprawie bezpieczeństwa kolei), Dz.U. L 164 z 30.4.2004, s. 44. [↑](#footnote-ref-12)