

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 zgodnie z art. 16 ust. 2 lit. j) i art. 17 ust. 1 dyrektywy (UE) 2016/798 krajowe organy ds. bezpieczeństwa są zobowiązane nadzorować stałe przestrzeganie prawnego obowiązku, spoczywającego na przedsiębiorstwach kolejowych i zarządcach infrastruktury, stosowania systemu zarządzania bezpieczeństwem, o którym mowa w art. 9 tej dyrektywy.

Przepisy art. 6 ust. 1 lit. c) dyrektywy (UE) 2016/798 zapewniają krajowym organom ds. bezpieczeństwa ramy na potrzeby ogólnounijnej harmonizacji ich podejścia do nadzoru poprzez stosowanie wspólnych metod oceny bezpieczeństwa (CSM, z ang. *common safety methods*). CSM należy regularnie aktualizować zgodnie z art. 6 ust. 5 dyrektywy (UE) 2016/798.

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., 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., 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. 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.

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)4156907). 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 nadzoru nad spełnianiem przez przedsiębiorstwa kolejowe i zarządców infrastruktury obowiązków spoczywających na nich w zakresie zarządzaniem bezpieczeństwem, sprawowanego przez krajowe organy ds. bezpieczeństwa po wydaniu certyfikatów bezpieczeństwa względnie autoryzacji w zakresie bezpieczeństwa i o którym to nadzorze jest mowa w art. 6 ust. 1 lit. c) i art. 17 ust. 1 dyrektywy (UE) 2016/798.

ROZPORZĄDZENIE DELEGOWANE KOMISJI (UE) …/…

z dnia XXX r.

ustanawiające wspólne metody oceny bezpieczeństwa w odniesieniu do nadzoru sprawowanego przez krajowe organy ds. bezpieczeństwa po wydaniu jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa lub autoryzacji w zakresie bezpieczeństwa na podstawie dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/798 i uchylające rozporządzenie Komisji (UE) nr 1077/2012

(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[[1]](#footnote-1), 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.[[2]](#footnote-2) 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[[3]](#footnote-3), (UE) nr 1169/2010[[4]](#footnote-4) i (UE) nr 1077/2012[[5]](#footnote-5). 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 miałyby 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. Po wydaniu jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa lub autoryzacji w zakresie bezpieczeństwa krajowy organ ds. bezpieczeństwa powinien prowadzić działania w zakresie nadzoru w celu weryfikacji, czy system zarządzania bezpieczeństwem jest skutecznie stosowany w trakcie prowadzenia działalności oraz czy stale spełniane są wszystkie niezbędne wymogi.
5. Zgodnie z art. 17 ust. 1 i 8 dyrektywy (UE) 2016/798, w przypadku gdy przedsiębiorstwa kolejowe i zarządcy infrastruktury są również podmiotami odpowiedzialnymi za utrzymanie, które nie zostały certyfikowane zgodnie z art. 14 ust. 4 dyrektywy (UE) 2016/798, działania w zakresie nadzoru prowadzone przez krajowe organy ds. bezpieczeństwa w celu weryfikacji stosowania odpowiednich CSM, o których mowa w art. 6 dyrektywy (UE) 2016/798, przez podmioty odpowiedzialne za utrzymanie są uzasadnionym sposobem sprawowania nadzoru nad skutecznością systemów zarządzania bezpieczeństwem stosowanych przez te przedsiębiorstwa kolejowe i tych zarządców infrastruktury.
6. Należy określić proces nadzoru dla krajowych organów ds. bezpieczeństwa w celu zwiększenia wzajemnego zaufania do stosowanego przez nie podejścia do działań w zakresie nadzoru oraz decyzji podejmowanych w trakcie tych działań.
7. Krajowe organy ds. bezpieczeństwa powinny być odpowiedzialne za swoje decyzje i w związku z tym powinny posiadać wewnętrzne zasady lub procedury, za naruszenia których mogą zostać pociągnięte do odpowiedzialności.
8. Nadzór powinien być ukierunkowany przede wszystkim na te działania, co do których krajowe organy ds. bezpieczeństwa są zdania, że stwarzają one najpoważniejsze ryzyko lub związane z nimi ryzyko jest w najmniejszym stopniu pod kontrolą. W tym celu krajowy organ ds. bezpieczeństwa powinien opracować i wdrożyć oparte na ryzyku strategię oraz plan (plany) nadzoru, określające metody ukierunkowania jego działań w zakresie nadzoru i wyznaczania priorytetów w zakresie nadzoru.
9. Działania w zakresie egzekwowania prawa podejmowane przez krajowe organy ds. bezpieczeństwa w celu zapewnienia, by przedsiębiorstwa kolejowe i zarządcy infrastruktury osiągnęli zgodność z przepisami, o której mowa w art. 17 ust. 1 dyrektywy (UE) 2016/798, powinny być proporcjonalne do ewentualnych zagrożeń dla bezpieczeństwa lub do potencjalnej wagi każdego przypadku nieprzestrzegania spoczywających na nich obowiązków prawnych.
10. Aby móc wykonywać swoje zadania zgodnie z art. 16 ust. 2 lit. i) dyrektywy (UE) 2016/798, krajowy organ ds. bezpieczeństwa powinien, w oparciu o wyniki swoich działań w zakresie nadzoru, sformułować opinię na temat skuteczności ram regulacyjnych w zakresie bezpieczeństwa.
11. Techniki audytu i kontroli do celów nadzoru powinny zazwyczaj obejmować rozmowy z osobami pracującymi na różnych szczeblach organizacji, przeglądanie dokumentów i rejestrów dotyczących systemu zarządzania bezpieczeństwem oraz badanie rezultatów systemu zarządzania dotyczących bezpieczeństwa ujawnionych w wyniku kontroli lub powiązanych działań.
12. Zgodnie z art. 17 ust. 13 dyrektywy (UE) 2016/798 Agencja, działając w charakterze organu ds. certyfikacji w zakresie bezpieczeństwa, oraz krajowe organy ds. bezpieczeństwa powinny w stosownych przypadkach koordynować swoje działania w celu zapewnienia pełnej wymiany informacji zgromadzonych zarówno w trakcie działań w zakresie oceny, jak i działań w zakresie nadzoru, w tym wszelkich ostrzeżeń skierowanych do przedsiębiorstw kolejowych. W podobny sposób właściwe krajowe organy ds. bezpieczeństwa powinny koordynować swoje działania w przypadku infrastruktury mającej charakter transgraniczny.
13. Aby zapewnić skuteczne prowadzenie nadzoru przez krajowe organy ds. bezpieczeństwa oraz zwiększyć ich wzajemne zaufanie, organy te powinny zapewnić, aby personel zaangażowany w nadzór posiadał niezbędne kompetencje. W tym celu należy określić te kompetencje.
14. Krajowe organy ds. bezpieczeństwa zaangażowane w nadzór nad zarządcą infrastruktury mającej charakter transgraniczny lub nad przedsiębiorstwem kolejowym działającym w więcej niż jednym państwie członkowskim powinny ze sobą współpracować, aby uniknąć powielania działań w zakresie nadzoru, a także koordynować swoje podejścia do nadzoru, tak aby zapewnić wymianę wszystkich kluczowych informacji dotyczących zarządcy infrastruktury lub przedsiębiorstwa kolejowego, w szczególności w odniesieniu do znanych ryzyk i jego wyników w zakresie bezpieczeństwa, oraz zapewnić wykorzystywanie tych informacji w celu ukierunkowania działań w zakresie nadzoru na obszary o największym poziomie ryzyka dla całej prowadzonej działalności.
15. Krajowe organy ds. bezpieczeństwa powinny w stosownych przypadkach współpracować z innymi właściwymi organami lub podmiotami działającymi w sektorze kolejowym, takimi jak organy regulacyjne i organy wydające licencje w rozumieniu dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE[[6]](#footnote-6) lub organy właściwe w zakresie monitorowania zgodności z mającymi zastosowanie przepisami dotyczącymi czasu pracy, jazdy i odpoczynku maszynistów, tak aby wywiązywać się z nałożonych na nie obowiązków, wymieniać informacje, rozwiązywać wszelkie konflikty między stosowanymi podejściami, zapobiegać powiązanym niekorzystnym skutkom dla systemu kolei oraz koordynować swoje reakcje na wszelkie przypadki nieprzestrzegania ram regulacyjnych dotyczących bezpieczeństwa.
16. Zgodnie z art. 31 ust. 3 dyrektywy (UE) 2016/798 nowy system certyfikacji bezpieczeństwa zacznie działać od dnia 16 czerwca 2019 r. Państwa członkowskie mają jednak możliwość powiadomienia Agencji i Komisji zgodnie z art. 33 ust. 2 dyrektywy (UE) 2016/798, że przedłużyły okres transpozycji i mogą w związku z tym nadal wydawać certyfikaty zgodnie z dyrektywą 2004/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady[[7]](#footnote-7) do dnia 16 czerwca 2020 r. Konieczne jest zatem dostosowanie dat rozpoczęcia stosowania niniejszego rozporządzenia do dat określonych w dyrektywie (UE) 2016/798 w celu umożliwienia sprawnego przejścia na nowy system certyfikacji.
17. Rozporządzenie (UE) nr 1077/2012 stało się nieaktualne i należy je zastąpić niniejszym rozporządzeniem,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

**Przedmiot**

Niniejsze rozporządzenie ustanawia wspólne metody oceny bezpieczeństwa (CSM), o których mowa w art. 6 ust. 1 lit. c) dyrektywy (UE) 2016/798, w odniesieniu do nadzoru nad zarządzaniem bezpieczeństwem przez przedsiębiorstwa kolejowe i zarządców infrastruktury, sprawowanego przez krajowe organy ds. bezpieczeństwa po wydaniu jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa względnie autoryzacji w zakresie bezpieczeństwa.

Artykuł 2

**Definicja**

Do celów niniejszego rozporządzenia stosuje się następujące definicje:

a) „organ ds. certyfikacji w zakresie bezpieczeństwa” oznacza organ odpowiedzialny za wydawanie jednolitych certyfikatów bezpieczeństwa, czyli Agencję albo krajowy organ ds. bezpieczeństwa;

b) „niewielkie zastrzeżenie” oznacza niewielki problem stwierdzony w trakcie oceny wniosku dotyczącego jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa lub autoryzacji w zakresie bezpieczeństwa, który nie stanowi przeszkody dla ich wydania i może być odłożony do rozpatrzenia w trakcie późniejszego nadzoru.

Artykuł 3

**Proces nadzoru**

1. Krajowe organy ds. bezpieczeństwa stosują proces nadzoru określony w załączniku I.
2. Krajowe organy ds. bezpieczeństwa ustanawiają wewnętrzne zasady lub procedury na potrzeby zarządzania procesem nadzoru.
3. Do celów nadzoru krajowe organy ds. bezpieczeństwa akceptują zezwolenia, świadectwa uznania lub certyfikaty produktów lub usług świadczonych przez przedsiębiorstwa kolejowe i zarządców infrastruktury, lub przez ich wykonawców, partnerów lub dostawców, przyznane zgodnie ze stosownymi przepisami unijnymi, jako dowód zdolności przedsiębiorstw kolejowych i zarządców infrastruktury do spełnienia odpowiednich wymogów określonych w rozporządzeniu delegowanym (UE) …/…[[8]](#footnote-8) [*w sprawie systemu zarządzania bezpieczeństwem*].

Artykuł 4

**Techniki nadzoru**

Krajowe organy ds. bezpieczeństwa przyjmują właściwe techniki, takie jak audyty i kontrole, oraz wybierają najbardziej odpowiednie techniki przy planowaniu swoich działań w zakresie nadzoru.

Artykuł 5

**Powiązania między nadzorem i oceną**

1. Prowadzący nadzór krajowy organ ds. bezpieczeństwa wykorzystuje oraz w stosownych przypadkach wymienia informacje na temat wyników systemu zarządzania bezpieczeństwem, zgromadzone w trakcie swoich działań w zakresie nadzoru, do celów odnowienia lub aktualizacji jednolitych certyfikatów bezpieczeństwa lub autoryzacji w zakresie bezpieczeństwa.
2. W przypadku gdy krajowy organ ds. bezpieczeństwa, o którym mowa w ust. 1, nie jest odpowiedzialny za wydawanie jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa lub autoryzacji w zakresie bezpieczeństwa, podejmuje on niezwłocznie koordynację z Agencją działającą w charakterze organu ds. certyfikacji w zakresie bezpieczeństwa lub z właściwym krajowym organem ds. bezpieczeństwa, w przypadku infrastruktury mającej charakter transgraniczny, na jego wniosek, po otrzymaniu wniosku o odnowienie lub aktualizację.

W oparciu o wyniki koordynacji, o której mowa w akapicie pierwszym, krajowy organ ds. bezpieczeństwa wskazuje i precyzuje informacje, które są istotne dla oceny, czy system zarządzania bezpieczeństwem stosowany przez przedsiębiorstwo kolejowe lub zarządcę infrastruktury działa skutecznie, obejmujące co najmniej:

a) opis poważnych niezgodności, które mogą mieć wpływ na wyniki w zakresie bezpieczeństwa lub stwarzać poważne zagrożenia dla bezpieczeństwa, oraz wszelkich innych budzących zastrzeżenia kwestii zidentyfikowanych w trakcie działań w zakresie nadzoru od czasu poprzedniej oceny;

b) status planu (lub planów) działania ustanowionych przez przedsiębiorstwo kolejowe lub zarządcę infrastruktury w celu usunięcia poważnych niezgodności i rozwiązania wszelkich innych kwestii budzących zastrzeżenia, o których mowa w lit. a), oraz stosowne działania podjęte przez krajowy organ ds. bezpieczeństwa w celu nadzorowania rozwiązania tych problemów;

c) przegląd wyników w zakresie bezpieczeństwa osiągniętych przez przedsiębiorstwo kolejowe lub zarządcę infrastruktury działających w jego państwie członkowskim;

d) status planu (lub planów) działania ustanowionych przez przedsiębiorstwo kolejowe lub zarządcę infrastruktury w celu usunięcia niewielkich zastrzeżeń stwierdzonych w trakcie poprzedniej oceny.

Artykuł 6

**Kompetencje personelu uczestniczącego w działaniach w zakresie nadzoru**

1. Krajowe organy ds. bezpieczeństwa zapewniają, aby personel uczestniczący w działaniach w zakresie nadzoru posiadał następujące kompetencje:

a) znajomość odpowiednich ram regulacyjnych mających zastosowanie do nadzoru;

b) znajomość funkcjonowania systemu kolejowego;

c) właściwy poziom analizy krytycznej;

d) doświadczenie w dziedzinie nadzoru nad systemem bezpieczeństwa lub podobnym systemem zarządzania w sektorze kolejowym, bądź systemem zarządzania bezpieczeństwem w sektorze o równoważnych wyzwaniach operacyjnych i technicznych;

e) wiedza, umiejętności i doświadczenie w zakresie prowadzenia rozmów;

f) umiejętność rozwiązywania problemów, komunikowania się i pracy zespołowej.

1. W przypadku pracy zespołowej kompetencje mogą być dzielone między członkami zespołu.
2. W celu zapewnienia właściwego stosowania ust. 1 krajowe organy ds. bezpieczeństwa wprowadzają system zarządzania kompetencjami, który obejmuje:

a) tworzenie profili kompetencji w odniesieniu do każdego miejsca pracy, stanowiska lub funkcji;

b) zatrudnianie personelu zgodnie z ustanowionymi profilami kompetencji;

c) utrzymanie, rozwój i ocenę kompetencji personelu zgodnie z ustanowionymi profilami kompetencji.

Artykuł 7

**Kryteria podejmowania decyzji**

1. Krajowy organ ds. bezpieczeństwa ustanawia i publikuje kryteria podejmowania decyzji dotyczące stosowanych przez niego metod oceny prawidłowego stosowania systemu zarządzania bezpieczeństwem przez przedsiębiorstwo kolejowe lub zarządcę infrastruktury oraz oceny skuteczności systemu zarządzania bezpieczeństwem w kontrolowaniu zagrożeń dla bezpieczeństwa związanych z działalnością przedsiębiorstwa kolejowego lub zarządcy infrastruktury.

Kryteria te obejmują informacje na temat tego, w jaki sposób krajowy organ ds. bezpieczeństwa zarządza i zajmuje się niezgodnościami stwierdzonymi w systemie zarządzania bezpieczeństwem stosowanym przez przedsiębiorstwo kolejowe lub zarządcę infrastruktury.

1. Krajowy organ ds. bezpieczeństwa przyjmuje i publikuje procedurę określającą szczegółowo, w jaki sposób przedsiębiorstwa kolejowe, zarządcy infrastruktury i wszelkie inne zainteresowane strony mogą składać skargi na decyzje podejmowane w trakcie prowadzenia działań w zakresie nadzoru.

Artykuł 8

**Koordynacja między krajowymi organami ds. bezpieczeństwa i współpraca z innymi organami**

1. Krajowe organy ds. bezpieczeństwa zaangażowane w nadzór nad zarządcą infrastruktury mającej charakter transgraniczny lub nad przedsiębiorstwem kolejowym działającym w więcej niż jednym państwie członkowskim koordynują swoje podejścia do nadzoru zgodnie z art. 17 ust. 7 i 9 dyrektywy (UE) 2016/798.

Po przyznaniu autoryzacji w zakresie bezpieczeństwa lub jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa krajowe organy ds. bezpieczeństwa niezwłocznie podejmują decyzję w sprawie tego, który z nich ma odgrywać wiodącą rolę w koordynowaniu nadzoru nad prawidłowym stosowaniem i skutecznością systemu zarządzania bezpieczeństwem, bez uszczerbku dla obowiązków krajowych organów ds. bezpieczeństwa wynikających z przepisów art. 16 ust. 2 lit. d) oraz j) i art. 17 dyrektywy (UE) 2016/798.

1. Do celów ust. 1 krajowe organy ds. bezpieczeństwa opracowują ustalenia w oparciu o ramy skoordynowanego i wspólnego nadzoru określone w załączniku II.
2. Krajowe organy ds. bezpieczeństwa opracowują również ustalenia dotyczące współpracy z krajowymi organami dochodzeniowymi, organami certyfikującymi podmioty odpowiedzialne za utrzymanie oraz innymi właściwymi organami lub podmiotami.

Artykuł 9

**Uchylenie**

Rozporządzenie (UE) nr 1077/2012 traci moc z dniem 16 czerwca 2019 r.

Artykuł 10

**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. Jednakże przepisy art. 5 ust. 2 oraz art. 8 ust. 1 i 2 stosuje się od dnia 16 czerwca 2020 r. w tych państwach członkowskich, które powiadomiły Agencję i Komisję zgodnie z art. 33 ust. 2 dyrektywy (UE) 2016/798 o przedłużeniu okresu transpozycji tej dyrektywy.

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 138 z 26.5.2016, s. 102. [↑](#footnote-ref-1)
2. 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-2)
3. 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-3)
4. 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-4)
5. 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-5)
6. Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE z dnia 21 listopada 2012 r. w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego, Dz.U. L 343 z 14.12.2012, s. 32. [↑](#footnote-ref-6)
7. 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-7)
8. Rozporządzenie delegowane Komisji (UE) .../... z dnia […] 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, Dz.U. L […] z […], s. […]. [↑](#footnote-ref-8)