

**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****(Tekst mający znaczenie dla EOG)**

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając dyrektywę 2004/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie bezpieczeństwa kolei wspólnotowych oraz zmieniającą 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 <sup>(1)</sup>, w szczególności jej art. 6,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Dyrektywa 2004/49/WE ma na celu między innymi poprawienie dostępu do rynku usług transportu kolejowego poprzez określenie wspólnych zasad zarządzania bezpieczeństwem kolei oraz regulacji i nadzoru w tym zakresie. Dyrektywa 2004/49/WE przewiduje także równe traktowanie wszystkich przedsiębiorstw kolejowych poprzez stosowanie w całej Unii Europejskiej takich samych wymogów dotyczących certyfikacji w zakresie bezpieczeństwa.
- (2) W dniu 5 października 2009 r. Komisja powierzyła Europejskiej Agencji Kolejowej („Agencja”) zadanie opracowania, zgodnie z dyrektywą 2004/49/WE, projektu wspólnej metody oceny bezpieczeństwa (CSM) w odniesieniu do nadzoru sprawowanego przez krajowe organy ds. bezpieczeństwa po wydaniu przedsiębiorstwom kolejowym i zarządcom infrastruktury kolejowej certyfikatu bezpieczeństwa lub autoryzacji bezpieczeństwa. Zgodnie z mandatem udzielonym przez Komisję Agencja przedłożyła Komisji swoje zalecenie dotyczące wspólnej metody oceny bezpieczeństwa, poparte sprawozdaniem z oceny wpływu. Niniejsze rozporządzenie jest oparte na zaleceniu Agencji.
- (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 <sup>(2)</sup> określa metodę oceny zgodności z wymogami dotyczącymi uzyskania certyfikatów bezpieczeństwa wydawanymi zgodnie z art. 10 ust. 2 lit. a) i art. 10 ust. 2 lit. b) dyrektywy 2004/49/WE. W rozporządzeniu tym określono kryteria, według których krajowe organy ds. bezpieczeństwa powinny przeprowadzać ocenę, opisano procedury, jakich należy przestrzegać, oraz ustanowiono zasady obowiązujące krajowe organy ds. bezpieczeństwa podczas sprawowania określonego w tym rozporządzeniu nadzoru po wydaniu certyfikatu bezpieczeństwa.
- (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 <sup>(3)</sup> zawiera wszystkie zharmonizowane wymogi i metody oceny, za pomocą których krajowe organy ds. bezpieczeństwa mogą wydać zarządcy infrastruktury autoryzację bezpieczeństwa na mocy art. 11 dyrektywy 2004/49/WE, obejmujące ogólną adekwatność systemu zarządzania bezpieczeństwem oraz ewentualną autoryzację dotyczącą określonych sieci. W rozporządzeniu tym określono także kryteria, według których krajowe organy ds. bezpieczeństwa powinny przeprowadzać ocenę, opisano procedury, jakich należy przestrzegać, oraz ustanowiono zasady, jakie krajowe organy ds. bezpieczeństwa powinny stosować podczas sprawowania określonego w tym rozporządzeniu nadzoru po wydaniu autoryzacji bezpieczeństwa.
- (5) Po wydaniu certyfikatu bezpieczeństwa lub autoryzacji bezpieczeństwa krajowy organ ds. bezpieczeństwa musi wprowadzić mechanizm weryfikacji, czy wyniki wskazane we wniosku o wydanie certyfikatu bezpieczeństwa lub autoryzacji bezpieczeństwa są osiągnięte podczas eksploatacji oraz czy stale spełniane są wszystkie niezbędne wymogi, zgodnie z art. 16 ust. 2 lit. e) i art. 17 ust. 2 dyrektywy 2004/49/WE.
- (6) Aby móc wykonywać zadania zgodnie z art. 16 ust. 2 lit. f) dyrektywy 2004/49/WE, krajowy organ ds. bezpieczeństwa powinien ponadto ocenić skuteczność ram regulacyjnych w zakresie bezpieczeństwa na podstawie swoich działań nadzorczych. „Nadzór” oznacza rozwiązania wprowadzone przez krajowy organ ds. bezpieczeństwa w celu nadzoru nad stanem bezpieczeństwa po przyznaniu certyfikatu bezpieczeństwa lub autoryzacji bezpieczeństwa.
- (7) Przy sprawowaniu nadzoru krajowy organ ds. bezpieczeństwa powinien stosować podstawowe zasady prowadzenia działalności w zakresie nadzoru (takie jak proporcjonalność, spójność, ukierunkowywania działań, przejrzystość, odpowiedzialność i współpraca), określone w rozporządzeniach (UE) nr 1158/2010 i (UE) nr 1169/2010. Jednak zasady te wymagają również ujęcia w ramy oraz wprowadzenia procesu ich praktycznego stosowania w codziennej działalności krajowych organów ds. bezpieczeństwa. Niniejsze rozporządzenie zapewni krajowym organom ds. bezpieczeństwa niezbędne ramy i proces, podnosząc wzajemne zaufanie w ich podejściu do działań nadzorczych oraz procesu decyzyjnego w trakcie tych działań.

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 164 z 30.4.2004, s. 44.<sup>(2)</sup> Dz.U. L 326 z 10.12.2010, s. 11.<sup>(3)</sup> Dz.U. L 327 z 11.12.2010, s. 13.

- (8) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są zgodne z opinią komitetu ustanowionego na mocy art. 27 ust. 1 dyrektywy 2004/49/WE,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

#### Artykuł 1

##### Przedmiot i zakres

1. Niniejsze rozporządzenie ustanawia wspólną metodę oceny bezpieczeństwa (CSM) w odniesieniu do nadzoru nad stanem bezpieczeństwa po wydaniu certyfikatu bezpieczeństwa przedsiębiorstwom kolejowym lub autoryzacji bezpieczeństwa zarządcom infrastruktury, zgodnie z zasadami określonymi odpowiednio w załączniku IV do rozporządzenia (UE) nr 1158/2010 i załączniku III do rozporządzenia (UE) nr 1169/2010.

2. Krajowe organy ds. bezpieczeństwa stosują wspólną metodę oceny bezpieczeństwa w celu nadzorowania przestrzegania przez przedsiębiorstwo kolejowe lub zarządcę infrastruktury obowiązku prawnego dotyczącego stosowania systemu zarządzania bezpieczeństwem dla zapewnienia kontroli nad wszystkimi zagrożeniami związanymi z ich działalnością, w tym zagrożeniami związanymi ze świadczonymi usługami utrzymania, dostarczaniem materiałami i angażowaniem wykonawców, oraz – w stosownych przypadkach – kontroli stosowania rozporządzenia Komisji (UE) nr 1078/2012 z dnia 16 listopada 2012 r. w sprawie wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w odniesieniu do działań w zakresie monitorowania realizowanych przez przedsiębiorstwa kolejowe i zarządców infrastruktury po otrzymaniu certyfikatu bezpieczeństwa lub autoryzacji bezpieczeństwa oraz przez podmioty odpowiedzialne za utrzymanie<sup>(1)</sup>.

3. Krajowe organy ds. bezpieczeństwa stosują niniejsze rozporządzenie w celu wykonywania swoich działań nadzorczych zgodnie z art. 16 ust. 2 lit. f) dyrektywy 2004/49/WE oraz doradzania państwu członkowskiemu w odniesieniu do skuteczności ram regulacyjnych w zakresie bezpieczeństwa.

#### Artykuł 2

##### Definicje

Do celów niniejszego rozporządzenia wyrażenie „nadzór” ma znaczenie podane w art. 2 rozporządzenia (UE) nr 1158/2010 i w art. 2 rozporządzenia (UE) nr 1169/2010.

#### Artykuł 3

##### Strategia i plan(-y) nadzoru

1. Krajowy organ ds. bezpieczeństwa opracowuje i realizuje strategię oraz plan(-y) nadzoru, które przedstawiają metody ukierunkowania swojej działalności i wyznaczania priorytetów w zakresie nadzoru, zgodnie z załącznikiem.

2. Krajowy organ ds. bezpieczeństwa gromadzi i analizuje informacje pochodzące z różnych źródeł. Wykorzystuje zebrane informacje i wyniki działalności w zakresie nadzoru do celów określonych w art. 1.

3. Krajowy organ ds. bezpieczeństwa systematycznie dokonuje przeglądu strategii i planu lub planów, uwzględniając doświadczenia oraz wykorzystując zebrane informacje i wyniki działalności w zakresie nadzoru.

#### Artykuł 4

##### Techniki prowadzenia nadzoru

1. Krajowy organ ds. bezpieczeństwa przyjmuje techniki prowadzenia działań nadzorczych. Zazwyczaj obejmują one 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 działań powiązanych.

2. W ramach działań nadzorczych krajowy organ ds. bezpieczeństwa zapewnia objęcie kontrolą:

- skuteczności systemu zarządzania bezpieczeństwem;
- skuteczności pojedynczych lub częściowych elementów systemu zarządzania bezpieczeństwem, w tym działań operacyjnych.

#### Artykuł 5

##### Powiązania między oceną i nadzorem

1. Krajowy organ ds. bezpieczeństwa wykorzystuje informacje zebrane w trakcie oceny systemu zarządzania bezpieczeństwem stosowanego przez przedsiębiorstwo kolejowe lub zarządcę infrastruktury do celów nadzoru nad stosowaniem przez nich tego systemu w sposób ciągły po wydaniu certyfikatu bezpieczeństwa lub autoryzacji bezpieczeństwa.

2. Ponadto krajowy organ ds. bezpieczeństwa wykorzystuje informacje zebrane w trakcie prowadzenia działań nadzorczych w celu dokonania ponownej oceny systemu zarządzania bezpieczeństwem stosowanego przez przedsiębiorstwo kolejowe lub zarządcę infrastruktury przed odnowieniem certyfikatu bezpieczeństwa lub autoryzacji bezpieczeństwa.

#### Artykuł 6

##### Kompetencje osób zaangażowanych w działania nadzorcze

Krajowy organ ds. bezpieczeństwa ustanawia system gwarantujący prowadzenie działań nadzorczych przez osoby kompetentne.

#### Artykuł 7

##### Kryteria decyzyjne

1. Krajowy organ ds. bezpieczeństwa ustanawia i publikuje kryteria decyzyjne dotyczące metod monitorowania, promowania oraz – w stosownych przypadkach – egzekwowania zachowania zgodności z ramami regulacyjnymi w zakresie bezpieczeństwa. Kryteria te obejmują także kwestie braku zgodności związane z ciągłym stosowaniem systemu zarządzania bezpieczeństwem przez przedsiębiorstwo kolejowe lub zarządcę infrastruktury oraz z ramami regulacyjnymi w zakresie bezpieczeństwa.

<sup>(1)</sup> Zob. s. 8 niniejszego Dziennika Urzędowego.

2. Krajowy organ ds. bezpieczeństwa przyjmuje i publikuje procedurę, która umożliwi przedsiębiorstwom kolejowym i zarządcom infrastruktury składanie skarg na decyzje podejmowane w trakcie wykonywania działań nadzorczych, bez uszczerbku dla wymogu kontroli sądowej nad tymi decyzjami.

#### Artykuł 8

##### **Koordinacja i współpraca**

1. Krajowe organy ds. bezpieczeństwa zaangażowane w nadzór nad przedsiębiorstwem kolejowym działającym w więcej niż jednym państwie członkowskim koordynują swoje podejście do kwestii nadzoru w celu zapewnienia skuteczności systemu zarządzania bezpieczeństwem w przedsiębiorstwie kolejowym i objęcia jego zakresem wszystkich odpowiednich działań. Koordinacja działań obejmuje porozumienie dotyczące zakresu wymiany informacji przez krajowe organy ds. bezpieczeństwa w celu zapewnienia wspólnego podejścia do kwestii nadzoru nad określonym przedsiębiorstwem kolejowym. Obejmuje ponadto wymianę informacji dotyczących strategii i planu lub planów nadzoru między zainteresowanymi krajowymi orga-

nami ds. bezpieczeństwa, w tym odpowiednich wyników, w celu zapewnienia wspólnego podejścia do sposobu postępowania w przypadku braku zgodności.

2. Krajowe organy ds. bezpieczeństwa opracowują ponadto porozumienia dotyczące współpracy z krajowymi instytucjami kontroli państwowej, jednostkami certyfikującymi podmioty odpowiedzialne za utrzymanie oraz innymi właściwymi organami w celu wymiany informacji i koordynowania reakcji na nieprzestrzeganie wymogów ram regulacyjnych dotyczących bezpieczeństwa.

#### Artykuł 9

##### **Wejście w życie i stosowanie**

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

Rozporządzenie stosuje się od dnia 7 czerwca 2013 r.

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

Sporządzono w Brukseli dnia 16 listopada 2012 r.

W imieniu Komisji  
José Manuel BARROSO  
Przewodniczący

## ZAŁĄCZNIK

**Działania nadzorcze**

## 1. Ustanowienie strategii i planu(-ów) nadzoru

Krajowy organ ds. bezpieczeństwa:

- a) określa obszary ukierunkowanych działań nadzorczych;
- b) opracowuje plan lub plany nadzoru, w których przedstawia sposób realizacji strategii nadzoru w okresie ważności certyfikatu bezpieczeństwa lub autoryzacji bezpieczeństwa;
- c) w oparciu o określone obszary docelowe opracowuje wstępne oszacowanie zasobów koniecznych do realizacji planu lub planów;
- d) przydziela zasoby w celu realizacji planu lub planów;
- e) wykorzystuje dane i informacje z różnych źródeł jako założenia strategii i planu lub planów. Źródła mogą zawierać informacje zgromadzone w trakcie oceny systemów zarządzania bezpieczeństwem, wyniki wcześniejszych działań nadzorczych, informacje pochodzące z autoryzacji na wprowadzenie do eksploatacji podzespołów lub pojazdów, sprawozdań z wypadków opracowanych przez krajowe instytucje kontroli państwowej i ich zaleceń, innych sprawozdań lub danych dotyczących wypadków/incydentów, sprawozdań rocznych sporządzanych przez przedsiębiorstwo kolejowe lub zarządcę infrastruktury dla krajowego organu ds. bezpieczeństwa, rocznych sprawozdań z utrzymania sporządzanych przez podmioty odpowiedzialne za utrzymanie, skarg obywateli i innych odpowiednich źródeł.

## 2. Komunikowanie strategii i planu(-ów) nadzoru

Krajowy organ ds. bezpieczeństwa:

- a) przedstawia ogólne cele strategii nadzoru i ogólne wyjaśnienie dotyczące planu lub planów właściwym przedsiębiorstwom kolejowym lub zarządcom infrastruktury oraz – w stosownych przypadkach – innym zainteresowanym stronom;
- b) przekazuje właściwym przedsiębiorstwom kolejowym lub zarządcom infrastruktury ogólne wyjaśnienie dotyczące sposobu realizacji planu lub planów nadzoru.

## 3. Realizacja strategii i planu(-ów) nadzoru

Krajowy organ ds. bezpieczeństwa:

- a) realizuje plan lub plany zgodnie z wcześniejszymi ustaleniami;
- b) podejmuje proporcjonalne działanie w przypadku niespełnienia wymogów, w tym w razie potrzeby ogłasza pilny alarm bezpieczeństwa;
- c) ocenia stopień właściwego opracowania i wykonania przez przedsiębiorstwo kolejowe lub zarządcę infrastruktury planu lub planów działania mających na celu naprawienie, w określonym przedziale czasu, każdej sytuacji związanej z brakiem zgodności z wymogami, ujawnionej przez krajowy organ ds. bezpieczeństwa.

## 4. Wyniki planu(-ów) nadzoru

Krajowy organ ds. bezpieczeństwa:

- a) wymienia z odpowiednim przedsiębiorstwem kolejowym lub zarządcą infrastruktury informacje o wynikach dotyczących skuteczności ich systemu zarządzania bezpieczeństwem w zakresie zapewnienia stanu bezpieczeństwa, włącznie z określeniem obszarów braku zgodności z wymogami;
- b) dysponuje informacjami na temat stanu bezpieczeństwa w poszczególnych przedsiębiorstwach kolejowych lub u zarządców infrastruktury działających w jego państwie członkowskim;
- c) publikuje i komunikuje odpowiednim zainteresowanym stronom swoje opinie dotyczące ogólnego stanu bezpieczeństwa w państwie członkowskim;
- d) publikuje i komunikuje odpowiednim zainteresowanym stronom swoje opinie dotyczące skuteczności ram regulacyjnych w zakresie bezpieczeństwa.

## 5. Przegląd działań nadzorczych

Na podstawie doświadczeń zgromadzonych w trakcie wykonywania działań nadzorczych krajowy organ ds. bezpieczeństwa systematycznie:

- a) dokonuje przeglądu planu lub planów w celu weryfikacji zasadności pierwotnego ukierunkowanego działania, wykorzystywania danych lub informacji z różnych źródeł, wyników nadzoru i przydziału zasobów oraz, w razie konieczności, zmienia cele priorytetowe;
- b) wprowadza konieczne zmiany w planie lub w planach, jeżeli wymagają przeglądu, i rozważa wpływ tych zmian na strategię nadzoru;

- c) w razie konieczności przedstawia swoje opinie i propozycje państwu członkowskiemu w celu przewyżnienia wszelkich nieprawidłowości ram regulacyjnych w zakresie bezpieczeństwa.
-