

ZAPROSZENIE DO ZGŁASZANIA UWAG DOTYCZĄCYCH OCENY SKUTKÓW

Niniejszy dokument ma na celu poinformowanie opinii publicznej i zainteresowanych stron o przyszłej działalności legislacyjnej Komisji, aby umożliwić im przekazanie informacji zwrotnych na temat przyjętego przez Komisję podejścia do wskazanego problemu i możliwych rozwiązań, a także wszelkich innych istotnych informacji, m.in. na temat możliwych skutków poszczególnych wariantów.

TYTUŁ INICJATYWY	Maszyniści – ulepszony unijny system certyfikacji
WIODĄCA (ODPOWIEDZIALNY DZIAŁ)	DG MOVE C.4 Bezpieczeństwo i interoperacyjność kolei
PRAWDOPODOBNY INICJATYWY	Ustawodawcza
ORIENTACYJNY HARMONOGRAM	IV kw. 2022 r.
INFORMACJE DODATKOWE	https://transport.ec.europa.eu/document/download/298d212f-368b-4e77-bf0b-5ebde5a65e80_en

Niniejszy dokument jest przeznaczony wyłącznie do celów informacyjnych. Nie przesądza on o ostatecznej decyzji Komisji co do tego, czy inicjatywa ta zostanie zrealizowana, ani o jej ostatecznej treści. Wszystkie opisane elementy inicjatywy, w tym jej harmonogram, mogą ulec zmianie.

A. Kontekst polityczny, określenie problemu i analiza zgodności z zasadą pomocniczości

Kontekst polityczny

Dyrektywa 2007/59/WE w sprawie przyznawania uprawnień maszynistom („dyrektywa”) miała na celu poprawę jakości i ułatwienie poruszania się maszynistów w całej sieci kolejowej UE, a także ułatwienie pracodawcom przydzielania maszynistów do wykonywania przewozów w różnych państwach członkowskich.

W ramach Europejskiego Zielonego Ładu wzywa się do ograniczenia emisji gazów cieplarnianych z transportu do 2050 r. o 90 proc. Jako jeden z najbardziej zrównoważonych rodzajów transportu, kolej odgrywa kluczową rolę w obniżaniu emisyjności transportu. Dlatego też w kompleksowej strategii na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności wyznaczono ambitne cele dla kolei: do 2030 r. należy podwoić ruch kolei dużych prędkości, a następnie potroić go do 2050 r. Natomiast kolejowy ruch towarowy powinien wzrosnąć o 50 proc. do 2030 r. i zostać podwojony do 2050 r.

W Europie kolejowe przewozy towarowe są w dużej mierze międzynarodowe, ale ich konkurencyjność w porównaniu z innymi rodzajami transportu, takimi jak transport drogowy, ograniczają **transgraniczne bariery w przemieszczaniu się maszynistów**. Z drugiej strony kolejowe przewozy pasażerskie są w Europie nadal w dużej mierze krajowe. Rośnie jednak zainteresowanie państw członkowskich, organizacji społeczeństwa obywatelskiego i ogółu społeczeństwa rozbudowaniem dalekobieżnych usług transgranicznych, w tym połączeń nocnych. Aby zrealizować ambitne cele strategii, niezbędna będzie **coraz większa liczba mobilnych maszynistów, zdolnych do sprawnego wykonywania przewozów transgranicznych zarówno pociągami pasażerskimi, jak i towarowymi**. Jednak sektor kolejowy boryka się obecnie z **niedoborem maszynistów**. Oczekuje się, że wielu z nich przejdzie na emeryturę w ciągu najbliższych 10 lat.

Jednocześnie **cyfryzacja napędza poważną transformację kolei w Europie**. Wdrożenie europejskiego systemu zarządzania ruchem kolejowym (ERTMS), jego przyszłych wersji oraz innych innowacji, takich jak **cyfrowe automatyczne sprzęganie pociągów**, będzie wymagało przeszkolonych maszynistów, którzy będą w stanie w pełni wykorzystać te technologie. Wzrost **automatyzacji** stawia również pod znakiem zapytania obecny interfejs człowiek-maszyna, ponieważ koleje mogą postawić na systemy, dzięki którym maszyniści sami nie prowadzą już pojazdu, tylko towarzyszą maszynie. Transformacja cyfrowa europejskich kolei nie może się zatem udać bez **maszynistów przygotowanych na wyzwania przyszłości**, którzy będą w stanie prowadzić nowe tabory na trasach międzynarodowych, zaspokoić nowe potrzeby w zakresie zarządzania ruchem i korzystać z innowacyjnych narzędzi.

W ocenie dyrektywy zwrócono uwagę na szereg niedociągnięć w ogólnounijnym systemie certyfikacji i stwierdzono **niewystarczającą harmonizację** wymogów w zakresie certyfikacji, która **utrudnia mobilność maszynistów między państwami członkowskimi i pracodawcami**. Ponadto po ponad 14 latach od jej wejścia w życie, dyrektywa nie jest dostosowana do wszystkich zmian, które zaszły od czasu jej wdrożenia i które będą

następowały w nadchodzących latach, zarówno pod względem **legislacyjnym**, jak i **technologicznym**.

Niniejsza inicjatywa ma na celu usunięcie tych niedociągnięć, aby europejskie koleje mogły w pełni korzystać z usług nowego pokolenia maszynistów, którzy są mobilni, posługują się technologiami cyfrowymi i są w stanie prowadzić sprawne operacje, w tym transgraniczne.

Problem, któremu ma zaradzić inicjatywa

Po dokonaniu oceny stwierdzono, że inicjatywa ma na celu rozwiązanie dwóch głównych kwestii.

Problem nr 1: utrzymujące się rozbieżności w systemach certyfikacji na szczeblu krajowym oraz na poziomie przedsiębiorstw kolejowych. Jedną z głównych przyczyn tego problemu jest niejasna (a czasem sprzeczna) treść dyrektywy. Innym głównym powodem jest podział uprawnień maszynisty na dwie części. Licencja krajowa (ważna w całej Unii) obejmuje jedynie minimalne wymogi w zakresie kształcenia i zdrowia, podczas gdy świadectwa uzupełniające wydawane przez pracodawcę (operatorów kolei i zarządców infrastruktury) potwierdzają większość wymogów w zakresie wiedzy (znajomość pojazdów i tras; języki obce; systemy zarządzania bezpieczeństwem pracodawcy). Skutkuje to różnicami w szkoleniu maszynistów i przyznawaniu im uprawnień, nawet w obrębie jednego państwa członkowskiego, co dodatkowo ogranicza mobilność maszynistów między krajami i przedsiębiorstwami. Ponadto wymogi językowe określone w dyrektywie (poziom B1) nadal stanowią istotną barierę dla transgranicznej mobilności maszynistów. Niektóre zainteresowane strony uważają, że są one zbyt rygorystyczne i nieodpowiednie w czasach, kiedy stosowanie narzędzi tłumaczeniowych i innych uproszczeń cyfrowych zapewnia bezpieczną komunikację w razie wypadków; inne nalegają na utrzymanie (lub wręcz podniesienie) wymaganego poziomu B1 w celu zapewnienia bezpiecznej komunikacji w razie wypadków. Pojawiają się też apele o ustanowienie wspólnego języka dla maszynistów – jak w przypadku języka angielskiego w lotnictwie – należy jednak pamiętać, że kolejowy transport towarowy konkuruje z kierowcami ciężarówek, dla których na szczeblu UE nie ustanowiono wymogów językowych.

Programy szkoleniowe w poszczególnych państwach członkowskich nadal znacznie się różnią, zarówno pod względem czasu trwania, jak i treści końcowej certyfikacji. Rodzi to pytania o proporcjonalność i skuteczność oferowanych szkoleń oraz o to, jak utrzymać równe szanse między państwami członkowskimi i przewoźnikami kolejowymi stosującymi surowsze/lżejsze wymogi szkoleniowe, jednocześnie zapewniając, że poziom uzyskanej wiedzy technicznej i bezpieczeństwa będzie wystarczający. Ponadto wysokie koszty szkoleń w przedsiębiorstwach (10 000–40 000 EUR na maszynistę) stanowią dodatkowe wyzwanie dla nowych podmiotów dążących do wejścia na rynek kolejowy, co wpływa negatywnie na konkurencję na rynku kolejowym. Ograniczają one również mobilność maszynistów, którzy często są zobowiązani do rekompensowania byłym pracodawcom wszelkich odbytych szkoleń.

Problem nr 2: wymogi dotyczące przyznawania uprawnień maszynistom są przestarzałe i stały się niefunkcjonalne. Zwiększa to obciążenie regulacyjne dla wszystkich zainteresowanych stron, przyczynia się do niepewności prawa i uniemożliwia usprawnienie ram certyfikacji poprzez wprowadzenie innowacji i cyfryzacji. Z jednej strony dyrektywa nie jest już dostosowana do zmieniającego się od 2007 r. otoczenia prawnego, w szczególności w związku z wejściem w życie [czwartego pakietu kolejowego](#) oraz szeregu przyjętych później nowych lub zmienionych wymogów dotyczących interoperacyjności i wspólnych metod oceny bezpieczeństwa. Należy rozważyć, w jaki sposób [Agencja Kolejowa Unii Europejskiej](#) (ERA) – biorąc pod uwagę jej nową rolę jako organu wydającego certyfikaty dla pojazdów i jednolite certyfikaty bezpieczeństwa dla przedsiębiorstw kolejowych oraz podmiotu odpowiedzialnego za system aplikacji telematycznych i ERTMS – może odgrywać bardziej aktywną rolę w zapewnianiu, by nowoczesne technologie oraz kwestie związane z problemami w zakresie bezpieczeństwa i interoperacyjności były objęte programem szkoleń maszynistów w całej UE.

Z drugiej strony dyrektywa, poprzez wymogi w zakresie szkoleń i certyfikacji, nie odpowiada na wyzwania i możliwości wynikające z postępującej cyfryzacji sektora kolejowego (ERTMS, większa automatyzacja ruchu kolejowego). Wzrost wydajności kolei spowodowany nowymi technologiami ma jednak kluczowe znaczenie dla pełnego wykorzystania potencjału kolei w zakresie zrównoważonego rozwoju. Ważne jest zatem zapewnienie, aby maszyniści pociągów – zarówno nowi, jak i już certyfikowani – byli odpowiednio szkoleni lub doszkalani oraz posiadali umiejętności pozwalające na pełne wykorzystanie nowych technologii. Podobnie szkolenie w zakresie taborów kolejowych powinno uwzględniać zmiany na rynku produkcyjnym, aby uniknąć sytuacji, w której wielu maszynistów, jak obecnie, posiada uprawnienia do kierowania wyłącznie starymi taborami.

Ponadto, wraz z pojawieniem się nowych technologii cyfrowych, zapotrzebowanie na nowe i zaawansowane umiejętności będzie bardzo duże. Maszyniści będą mogli wiedzieć mniej o infrastrukturze fizycznej, ale będą musieli umieć korzystać z wysoce inteligentnych systemów, urządzeń lub aplikacji, które będą ich otaczać w trakcie wykonywania codziennych obowiązków. Wraz z rozwojem coraz dalej idącej automatyzacji pociągów zadania i rola maszynistów będą prawdopodobnie coraz bardziej polegały na monitorowaniu zamiast na fizycznym prowadzeniu pojazdów. W związku z tym należy dostosować wymogi w zakresie szkolenia maszynistów i przyznawania im uprawnień maszynistów do rozwoju technologicznego. Mogłoby to również zachęcić młodych ludzi do wykonywania tego zawodu – w szczególności większą liczbę kobiet – co będzie miało kluczowe znaczenie w nadchodzących latach, ponieważ brak maszynistów spowodowany starzeniem się siły roboczej stanowi poważny problem w wielu państwach członkowskich.

Podstawa działania UE (podstawa prawna i analiza zgodności z zasadą pomocniczości)
Podstawa prawna
Podstawę inicjatywy stanowi art. 91 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej dotyczący transportu, który umożliwia UE ustanawianie odpowiednich przepisów w zakresie sektora transportu.
Praktyczna potrzeba działania na poziomie UE
Ocena dyrektywy wykazała, że bez działań na szczeblu UE sektor ten napotkałby prawdopodobnie jeszcze więcej przeszkód, ze względu na różnorodność krajowych systemów certyfikacji. Rosnące znaczenie transgranicznego ruchu kolejowego i jego dalsza rozbudowa, wraz z zapotrzebowaniem na bardziej zintegrowaną europejską sieć kolejową, powinny znaleźć odzwierciedlenie w unijnym systemie przyznawania uprawnień maszynistom. Ewentualne obawy związane z pomocniczością mogą zostać rozwiązane poprzez uwzględnienie, w stosownych przypadkach, szczególnej elastyczności dla maszynistów uczestniczących wyłącznie w lokalnych i regionalnych usługach krajowych, o ile wprowadzenie takiego ograniczenia jest uzasadnione w danym przypadku. W ocenie skutków zostaną przeprowadzone ocena proporcjonalności konkretnych środków i opracowanie odpowiednich warunków. W kwestii unijnej wartości dodanej, poprzez stworzenie prawdziwie zharmonizowanych ram, przegląd dyrektywy zwiększy skuteczność ogólnounijnego systemu przyznawania uprawnień maszynistom. Zmieniony system powinien również zostać dostosowany do postępu technologicznego, takiego jak wdrożenie ERTMS i automatyzacja ruchu kolejowego, co mogą zapewnić jedynie wspólne wymogi UE. Bez dalszych działań na szczeblu UE przyznawanie uprawnień maszynistom będzie nadal przebiegało w sposób nieustrukturyzowany, ograniczając tym samym przemieszczanie się maszynistów między państwami członkowskimi i przedsiębiorstwami, rozwój większej liczby połączeń transgranicznych w jednolitym europejskim obszarze kolejowym oraz wdrażanie nowych technologii w sektorze kolejowym.
B. Główne cele i warianty strategiczne
Ogólnym celem niniejszej inicjatywy jest zapewnienie nowoczesnego systemu certyfikacji dostosowanego do przyszłych zadań maszynistów i ujednoliconego między państwami członkowskimi. Zapewni to mobilność maszynistów między państwami członkowskimi, przewoźnikami i usługami kolejowymi, przy jednoczesnym utrzymaniu lub zwiększeniu wysokiego poziomu bezpieczeństwa kolei.
Wstępny wykaz wariantów strategicznych obejmuje:
Przyznawanie uprawnień przez przedsiębiorstwa: szkolenie i przyznawanie uprawnień maszynistom będą nadal przebiegały zgodnie z systemem opracowanym na mocy obecnej dyrektywy. Cele w zakresie szkoleń i przyznawania uprawnień byłyby ujednolicone na szczeblu UE jedynie w tych obszarach, w których wspólne wymogi UE są niezbędne z punktu widzenia określonej technologii (np. ERTMS). Przyznawanie uprawnień przez państwa członkowskie: wszystkie jednostki zajmujące się szkoleniami i przyznawaniem uprawnień uzyskiwałyby akredytację na szczeblu krajowym, tak aby treści szkoleń i uprawnień były jawne i wspólne dla każdego państwa członkowskiego oraz aby zapewnić porównywalność certyfikatów. Podstawę certyfikacji przez jednostki zajmujące się szkoleniami i przyznawaniem uprawnień stanowiłyby: 1) kwestie szczególnie istotne dla każdego przewoźnika kolejowego, takie jak indywidualne środki w ramach jego systemu zarządzania bezpieczeństwem i przez niego określone; (2) wspólne wymogi na szczeblu krajowym (język, znajomość infrastruktury, przepisy operacyjne); (3) nowe wspólne wymogi UE (np. znajomość ERTMS). Wszyscy korzystaliby z tego samego programu szkoleń, ale mogliby specjalizować się w jednym lub dwóch z powyższych wymogów. Zaangażowanie UE ograniczałoby się do określenia unijnych wymogów w zakresie szkoleń i przyznawania uprawnień poprzez wdrożenie przepisów opartych na zaleceniach ERA, ze szczególnym uwzględnieniem szkoleń w zakresie nowych systemów/maszyn/procesów. Ujednoliconą unijną licencję maszynisty w ramach wspólnego unijnego systemu akredytacji: akredytacja przez jednostki szkolące i przyznające uprawnienia podlegałaby wspólnemu unijnemu systemowi akredytacji, który zapewniłby równe warunki działania dla wszystkich stron. Uprawnienia uzyskane w jednym państwie członkowskim lub u jednego przewoźnika kolejowego byłyby rzeczywiście uniwersalne ze względu na pełną przejrzystość szkoleń i przyznawania uprawnień w UE. Certyfikaty uzyskane za różnego rodzaju wiedzę i umiejętności zostałyby połączone w unijną licencję dla wszystkich maszynistów, która byłaby uznawana w całej UE. Pomimo istnienia jednego programu szkoleń w UE, podejście to nie wyklucza, że po przyznaniu licencji mogłyby odbywać się zindywidualizowane szkolenia w miejscu pracy, dostosowujące ogólną wiedzę i umiejętności maszynistów do wymagań poszczególnych operatorów. ERA wspierałaby Komisję w zakresie zaleceń dotyczących wymogów w zakresie szkoleń i przyznawania uprawnień we wszystkich dziedzinach i stała się „organem systemowym” na szczeblu UE w odniesieniu do treści szkoleniowych i licencyjnych. Pozwoliłoby to na elastyczne aktualizowanie jednolitego unijnego programu szkoleń, zapewniając stopniowe wprowadzanie do niego nowych technologii w miarę ich wdrażania w sektorze. Przyznawanie uprawnień maszynistom przez ERA w ramach wspólnego unijnego systemu

akredytacji: różnica w stosunku do poprzedniego wariantu polega na tym, że ERA stałaby się organem przyznającym uprawnienia wszystkim maszynistom w UE. Oznaczałoby to znaczne rozszerzenie uprawnień ERA (ponieważ stałaby się właściwym organem w ramach systemu przyznawania uprawnień) oraz jej zasobów (ludzkich i finansowych).

C. Prawdopodobne skutki

Gospodarcze:

- Inicjatywa pomoże przezwyciężyć fragmentację rynku kolejowego i ukończyć tworzenie jednolitego europejskiego obszaru kolejowego. W związku z tym oczekuje się, że poprawi ona konkurencyjność usług kolejowych zarówno w zakresie przewozów pasażerskich, jak i towarowych. Inicjatywa wesprze również nowe podmioty na rynku kolejowym, poprzez ułatwienie maszynistom zmiany pracodawców (zarówno doświadczonym, jak i nowym pracownikom) oraz określenie jaśniejszych warunków zwrotu kosztów szkolenia w przypadku opuszczenia przedsiębiorstwa przez maszynistę.
- Oczekuje się, że ta inicjatywa jeszcze bardziej przyczyni się do cyfryzacji sektora kolejowego. [Wspólne Przedsięwzięcie Shift2Rail](#) i zastępujące je UE-Rail zapewnią dalszy impuls dla badań i innowacji w sektorze kolei dążących do opracowania rozwiązań dostosowanych do potrzeb maszynistów, np. w zakresie tłumaczeń językowych.

Społeczne:

- Ustanowienie jaśniejszych wspólnych przepisów dotyczących szkolenia i przyznawania uprawnień maszynistom przyczyni się do skuteczniejszego prowadzenia międzynarodowych operacji kolejowych i pomoże rozwiązać problem niedoboru maszynistów w UE, ponieważ mobilni i przeszkoleni w zakresie rozwiązań cyfrowych maszyniści będą mogli obsługiwać dłuższe odcinki tras bez zmian na granicach. Pomoże to również zwiększyć odporność sektora kolejowego na kryzysy, takie jak zamknięcie tunelu Rastatt w 2017 r., ponieważ mobilni maszyniści będą mogli korzystać z alternatywnych tras przejazdu.
- Aktualizacja wymogów przyznawania uprawnień w celu uwzględnienia szkoleń w zakresie cyfrowych systemów/maszyn/procesów zwiększy atrakcyjność zawodu maszynisty, w szczególności dla młodszych pokoleń. Dostosuje go również do dzisiejszych realiów, umożliwiając sektorowi przyjęcie zmian technologicznych niezbędnych do zwiększenia dostępności, wydajności i odporności kolei. Wszystkim maszynistom będą oferowane wysokiej jakości szkolenia umożliwiające zarówno podnoszenie kwalifikacji (tj. poprawę już posiadanych umiejętności), jak i przekwalifikowanie (tj. szkolenie w zakresie nowych umiejętności) w celu pełnego wykorzystania dostępnych systemów/maszyn/procesów. Będą oni również pracowali w lepszym środowisku, ponieważ wsparcie ze strony technologii cyfrowych zmniejszy obciążenie dla zdrowia fizycznego i psychicznego oraz poprawi bezpieczeństwo.
- W ramach inicjatywy przeanalizowane zostaną również ewentualne narzędzia cyfrowe do zarządzania godzinami pracy maszynistów w celu ochrony pracowników bez obciążania konkurencyjności sektora kolejowego. Celem tej inicjatywy będzie również zwiększenie atrakcyjności szkoleń i warunków pracy dla maszynistek, na przykład poprzez specjalne klauzule dotyczące ich przekwalifikowania po ciąży.

Środowiskowe:

- Inicjatywa ta powinna przyczynić się do zwiększenia konkurencyjności kolei, a tym samym usług kolejowych. Jeżeli zostanie wdrożona, to przyczyni się do wysiłków UE na rzecz przeciwdziałania zmianie klimatu w ramach Europejskiego Zielonego Ładu, w szczególności do osiągnięcia unijnych celów, jakimi są ograniczenie emisji gazów cieplarnianych z transportu o 90 proc. do 2050 r., oraz ambitne cele pośrednie dotyczące kolei, określone w kompleksowej strategii na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności.

W zakresie praw podstawowych:

- W ramach inicjatywy szczególna uwaga zostanie poświęcona ochronie danych osobowych maszynistów. Obawy te zostaną uwzględnione w ocenie możliwych rozwiązań informatycznych umożliwiających przejście od licencji i świadectw uzupełniających w formie papierowej na system cyfrowy (karty elektroniczne/unijne paszporty cyfrowe dla maszynistów).

W zakresie uproszczenia lub obciążenia administracyjnego:

- Ocena wykazała, że istnieją duże możliwości uproszczenia i dalszej poprawy skuteczności dyrektywy. Niektóre z jej przepisów są nieaktualne, język czasem niejasny, a zakres stosowania może wymagać dostosowania. Rozbieżności w interpretacji dyrektywy doprowadziły do sprzecznych norm na szczeblu krajowym, mających wpływ na mobilność. Ponadto niejasny podział obowiązków i zadań między podmiotami zaangażowanymi w system przyznawania uprawnień podważa spójność jego ram. Celem tej inicjatywy będzie rozwiązanie tych problemów. Ponieważ transpozycja na szczeblu państw członkowskich oraz wdrożenie i stosowanie przez przewoźników kolejowych stworzyły poważne przeszkody dla harmonizacji, skuteczności i redukcji kosztów, rozważone zostanie bezpośrednio stosowane narzędzie prawne.

D. Instrumenty lepszego stanowienia prawa

Ocena skutków
Pierwsza ocena wdrożenia dyrektywy została przeprowadzona przez ERA w ramach sprawozdania przedłożonego Komisji w grudniu 2013 r. (zgodnie z wymogami art. 33 dyrektywy). Sprawozdanie opierało się na wynikach ankiety przeprowadzonej wiosną 2013 r. z udziałem zainteresowanych stron oraz na doświadczeniach zebranych przez ERA w ciągu 5 lat towarzyszenia procesowi wdrażania w państwach członkowskich. Sprawozdanie to zostanie uwzględnione w przeglądzie. Ocenę dyrektywy przyjęto w lipcu 2020 r. Wyniki oceny zostaną wykorzystane przy tworzeniu oceny skutków. Sprawozdanie z oceny skutków będzie stanowiło podstawę wszelkich wniosków złożonych w ramach tej inicjatywy. Będzie ono poparte zewnętrznym badaniem analitycznym, które dodatkowo pomoże Komisji w zgromadzeniu rzetelnych danych jakościowych i ilościowych w celu przeanalizowania kosztów i korzyści różnych wariantów strategicznych.
Strategia konsultacji
Komisja przeprowadzi szereg działań konsultacyjnych w celu zebrania niezbędnych opinii i informacji, które zostaną wykorzystane do skuteczniejszego sprecyzowania problemu, a także do opracowania wariantów strategicznych oraz do oceny ich wykonalności i skutków. W ramach planowanej oceny skutków w pierwszym kwartale 2022 r. rozpoczną się 12-tygodniowe konsultacje publiczne we wszystkich językach urzędowych UE. Będą one dostępne na portalu Komisji „Wyraź swoją opinię!”, z możliwością udzielenia odpowiedzi w dowolnym z 24 języków urzędowych. Konsultacjom publicznym towarzyszyć będą ukierunkowane konsultacje z zainteresowanymi stronami odgrywającymi kluczową rolę w procesie przyznawania uprawnień. Szczególna uwaga zostanie poświęcona następującym zainteresowanym stronom: - przedsiębiorstwom kolejowym; - zarządom infrastruktury; - przedstawicielom maszynistów; - jednostkom przyznającym uprawnienia i szkoleniowym; - krajowym organom ds. bezpieczeństwa. Komisja wykorzysta również takie fora jak Komitet ds. Interoperacyjności i Bezpieczeństwa Kolei oraz sektorowy dialog społeczny. Komisja zorganizuje również warsztaty dla zainteresowanych stron w celu zatwierdzenia (1) metodyki badania pomocniczego oraz (2) jego ustaleń, w tym rozważanych wariantów strategicznych. Sprawozdanie podsumowujące zostanie opublikowane na stronie poświęconej konsultacjom po zakończeniu konsultacji publicznych (po 8 tygodniach). Wyniki konsultacji zostaną podsumowane w sprawozdaniu zbiorczym, które zostanie udostępnione na stronie internetowej Komisji.