

III

(Akty przygotowawcze)

RADA

WSPÓLNE STANOWISKO (WE) nr 5/2008

przyjęte przez Radę w dniu 3 marca 2008 r.

w celu przyjęcia rozporządzenia (WE) nr .../2008 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia ... zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 881/2004 ustanawiające Europejską Agencję Kolejową (rozporządzenie w sprawie Agencji)

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

(2008/C 93 E/01)

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską, w szczególności jego art. 71 ust. 1,

uwzględniając wniosek Komisji,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego ⁽¹⁾,

po konsultacji z Komitetem Regionów,

stanowiąc zgodnie z procedurą określoną w art. 251 Traktatu ⁽²⁾,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Na mocy rozporządzenia (WE) nr 881/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. ustanowiono Europejską Agencję Kolejową ⁽³⁾ (zwaną dalej „Agencją”), która na płaszczyźnie technicznej ma przyczynić się do utworzenia europejskiego obszaru kolejowego bez granic. W związku ze zmianami, które nastąpiły w prawodawstwie wspólnotowym w dziedzinie interoperacyjności i bezpieczeństwa kolei i z rozwojem rynku oraz na podstawie doświadczenia zdobytego w trakcie działalności Agencji oraz dzięki kontaktom między Agencją a Komisją, do wspomnianego rozporządzenia należy wprowadzić pewne zmiany, a w szczególności dodać niektóre zadania.
- (2) Przepisy krajowe mają być notyfikowane Komisji zgodnie zarówno z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/.../WE z dnia ... w sprawie interoperacyjności

wspólnotowego systemu kolei ⁽⁴⁾ (zwaną dalej „dyrektywą w sprawie interoperacyjności kolei”), jak i dyrektywą 2004/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie bezpieczeństwa kolei wspólnotowych (dyrektywa w sprawie bezpieczeństwa kolei) ⁽⁵⁾. Te dwa zbiory przepisów powinny zatem zostać przeanalizowane, w szczególności w celu sprawdzenia, czy są zgodne z obowiązującymi wspólnymi metodami oceny bezpieczeństwa i technicznymi specyfikacjami interoperacyjności (TSI) oraz czy pozwalają na spełnienie obowiązujących wspólnych wymagań bezpieczeństwa.

- (3) W celu ułatwienia procedury zezwalania na dopuszczenie do eksploatacji pojazdów, które nie spełniają odpowiednich TSI, wszystkie przepisy techniczne i przepisy bezpieczeństwa obowiązujące w poszczególnych państwach członkowskich należy podzielić na trzy grupy, a rezultaty tej klasyfikacji należy przedstawić w dokumencie referencyjnym. Zadaniem Agencji jest zatem przygotowanie projektu dotyczącego sporządzenia i aktualizacji takiego dokumentu poprzez porównanie przepisów krajowych w odniesieniu do poszczególnych odpowiednich parametrów technicznych i poprzez dostarczenie przygotowawczych *ad hoc* opinii technicznych dotyczących konkretnych aspektów wspólnej akceptacji projektów. Po dokonaniu przeglądu wykazu parametrów Agencja może zalecić jej zmiany.
- (4) W związku ze swoim statusem prawnym i wysokim poziomem wyspecjalizowania Agencja jest podmiotem, który powinien wyjaśniać złożone kwestie związane z działalnością prowadzoną w przedmiotowym sektorze. Zatem w kontekście procedur zezwalania na dopuszczenie do eksploatacji pojazdów powinno być możliwe występowanie do Agencji o wydanie opinii technicznych,

⁽¹⁾ Dz.U. C 256 z 27.10.2007, str. 39.

⁽²⁾ Opinia Parlamentu Europejskiego z dnia 29 listopada 2007 r. (dotychczas nieopublikowana w Dzienniku Urzędowym), wspólne stanowisko Rady z dnia 3 marca 2008 r. oraz stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia ... (dotychczas nieopublikowane w Dzienniku Urzędowym).

⁽³⁾ Dz.U. L 164 z 30.4.2004, str. 1. Sprostowanie w Dz.U. L 220 z 21.6.2004, str. 3.

⁽⁴⁾ Zob. strona ... niniejszego Dziennika Urzędowego.

⁽⁵⁾ Dz.U. L 164 z 30.4.2004, str. 44. Sprostowanie w Dz.U. L 220 z 21.6.2004, str. 16.

- w przypadku gdy krajowy organ bezpieczeństwa wydał decyzję negatywną, lub opinii w sprawie równoważności przepisów krajowych z parametrami technicznymi ustalonymi w dyrektywie w sprawie interoperacyjności kolei.
- (5) Powinna istnieć możliwość zwracania się do Agencji o opinię w sprawie pilnych zmian w TSI.
- (6) Na mocy art. 13 rozporządzenia (WE) nr 881/2004 Agencja może nadzorować jakość pracy jednostek notyfikowanych przez państwa członkowskie. Badanie przeprowadzone przez Komisję wykazało jednak, że kryteria, których należy przestrzegać przy notyfikacji tych jednostek, mogą być interpretowane bardzo szeroko. Bez uszczerbku dla odpowiedzialności państw członkowskich za wybór jednostek, które mają być notyfikowane i kontrolowane przez te państwa w celu zapewnienia przestrzegania wspomnianych kryteriów, ważna jest ocena oddziaływania takich rozbieżności w interpretacji i sprawdzenie, czy nie stwarzają one trudności w odniesieniu do wzajemnego uznawania certyfikatów zgodności i deklaracji weryfikacji WE. Dlatego też na wniosek Komisji Agencja powinna mieć prawo do nadzorowania działalności jednostek notyfikowanych oraz, w uzasadnionych przypadkach, prawo do wykonywania kontroli, po to, by upewnić się, że kryteria, o których mowa w dyrektywie w sprawie interoperacyjności kolei, są przestrzegane przez odpowiednią jednostkę notyfikowaną.
- (7) Artykuł 15 rozporządzenia (WE) nr 881/2004 upoważnia Agencję do dokonywania — na wniosek Komisji — oceny, pod kątem interoperacyjności, wniosków o finansowanie kolejowych projektów infrastrukturalnych ze środków wspólnotowych. Należy rozszerzyć definicję tych projektów w celu umożliwienia również oceny spójności danego systemu, tak jak na przykład w przypadku projektów wdrażających europejski system zarządzania ruchem kolejowym (ERTMS).
- (8) W związku z wydarzeniami o znaczeniu międzynarodowym, a w szczególności wejściem w życie nowej Konwencji o międzynarodowym przewozie kolejami (COTIF) z roku 1999, należy zwrócić się do Agencji o dokonanie oceny relacji między przedsiębiorstwami kolejowymi a posiadaczami, w szczególności w zakresie utrzymania, co będzie stanowiło poszerzenie zakresu zadań Agencji o certyfikację warsztatów naprawczych. W związku z tym należy umożliwić Agencji sporządzanie zaleceń dotyczących wdrażania systemu dobrowolnej certyfikacji w zakresie utrzymania zgodnie z art. 14 dyrektywy w sprawie bezpieczeństwa kolei.
- (9) Opracowując systemy certyfikacji jednostek odpowiedzialnych za utrzymanie i warsztaty naprawcze, Agencja powinna zapewnić spójność tych systemów z obowiązkami, które już zostały nałożone na przedsiębiorstwa kolejowe, oraz z przyszłymi obowiązkami jednostek odpowiedzialnych za utrzymanie. Systemy te powinny ułatwić procedurę certyfikacji w zakresie bezpieczeństwa przedsiębiorstw kolejowych oraz wykluczyć niepotrzebne obciążenia administracyjne i podwójne kontrole, inspekcje lub audyty.
- (10) Po przyjęciu trzeciego pakietu kolejowego należy dokonywać odniesień do dyrektywy 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 ⁽¹⁾ (zwanej dalej „dyrektywą o maszynistach”), na mocy której przydzielono Agencji różne zadania i dano jej możliwość wydawania zaleceń.
- (11) W odniesieniu do personelu kolejowego Agencja powinna także określić możliwe warianty certyfikacji innych członków załogi wykonujących zadania o szczególnym znaczeniu ze względu na bezpieczeństwo i ocenić skutki tych różnych wariantów. Planuje się, by Agencja analizowała nie tylko zagadnienia związane z maszynistami i innymi członkami załogi wykonującymi zadania o szczególnym znaczeniu ze względu na bezpieczeństwo, lecz również zajęła się ustaleniem kryteriów służących określeniu kompetencji zawodowych innych członków personelu biorących udział w eksploatacji i utrzymaniu systemu kolei.
- (12) Dyrektywa w sprawie interoperacyjności kolei i dyrektywa w sprawie bezpieczeństwa kolei przewidują różne rodzaje dokumentów, a mianowicie deklaracje weryfikacji WE, licencje, certyfikaty bezpieczeństwa i przepisy krajowe notyfikowane Komisji. Dlatego też zadaniem Agencji powinno być zapewnienie publicznego dostępu do tych dokumentów, jak również do krajowych rejestrów pojazdów i infrastruktury oraz do rejestrów prowadzonych przez Agencję.
- (13) Agencja powinna sprawdzić, jaką część dochodów należy przeznaczyć na zadania związane z umożliwianiem dostępu do dokumentów i rejestrów zgodnie z art. 38 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 881/2004.
- (14) Od czasu przyjęcia drugiego pakietu kolejowego podjęto wiele inicjatyw dotyczących opracowania i wdrożenia ERTMS. Wśród tych inicjatyw znalazło się podpisanie porozumienia o współpracy między Komisją a różnymi stronami z przedmiotowego sektora, powołanie komitetu wykonawczego do wdrożenia tego porozumienia, przyjęcie przez Komisję komunikatu dla Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie rozmieszczenia europejskiego systemu sygnalizacji kolejowej ERTMS/ETCS, wyznaczenie przez Komisję europejskiego koordynatora projektu ERTMS będącego priorytetowym projektem o znaczeniu wspólnotowym, określenie roli Agencji jako organu odpowiedzialnego za system w kontekście różnych rocznych programów prac i przyjęcie TSI w zakresie kontroli bezpiecznej jazdy pociągu w systemie kolei konwencjonalnych ⁽²⁾. Ze względu na rosnące znaczenie udziału Agencji w działaniach w tym obszarze należy określić jej zadania.

⁽¹⁾ Dz.U. L 315 z 3.12.2007, str. 51.

⁽²⁾ Decyzja Komisji z dnia 28 marca 2006 r. dotycząca technicznej specyfikacji dla interoperacyjności odnoszącej się do podsystemu sterowania ruchem kolejowym transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych (Dz.U. L 284 z 16.10.2006, str. 1). Decyzja zmieniła ostatnio decyzją 2007/153/WE (Dz.U. L 67 z 7.3.2007, str. 13).

(15) Agencja dysponuje obecnie dużą liczbą wykwalifikowanych ekspertów z dziedziny interoperacyjności i bezpieczeństwa europejskiego systemu kolei. Powinna zatem być upoważniona do wykonywania bieżących zadań na wniosek Komisji, pod warunkiem że będą one spójne z zadaniami Agencji i zgodne z jej pozostałymi priorytetami. W związku z powyższym Dyrektor Wykonawczy Agencji powinien oceniać dopuszczalność tego typu wsparcia i przynajmniej raz w roku składać Radzie Administracyjnej sprawozdanie na temat udzielonej pomocy. Rada ta może ocenić to sprawozdanie zgodnie z uprawnieniami nadanymi jej rozporządzeniem (WE) nr 881/2004.

(16) W pierwszym roku od ustanowienia Agencji prowadzono intensywnie rekrutację pracowników odpowiedzialnych za projekty i podpisywano z nimi umowy o zatrudnieniu na okres nieprzekraczający pięciu lat; oznacza to, że w krótkim czasie duża część personelu technicznego będzie musiała zakończyć pracę w Agencji. Aby zagwarantować, że Agencja będzie dysponować odpowiednimi zasobami wiedzy specjalistycznej pod względem ilości i jakości, oraz by zapobiec ewentualnym trudnościom w procedurach rekrutacji, Agencja powinna mieć prawo do przedłużania o kolejne trzy lata umów o pracę z personelem posiadającym specjalistyczne kwalifikacje.

(17) Termin przyjęcia rocznego programu prac Agencji powinien zostać zmieniony w celu umożliwienia lepszej synchronizacji z procedurą uchwalania budżetu.

(18) Podczas opracowywania programu prac Agencji należy określić cel każdego działania, jak również jego adresata. Należy także poinformować Komisję o wynikach technicznych każdego działania, gdyż informacje te wykraczają poza zakres sprawozdania ogólnego przedkładanego wszystkim instytucjom.

(19) W związku z tym, że główny cel niniejszego rozporządzenia, a mianowicie rozszerzenie zakresu zadań Agencji w celu uwzględnienia jej uczestnictwa w upraszczaniu wspólnotowej procedury certyfikacji pojazdów kolejowych, nie może zostać osiągnięty w wystarczającym stopniu przez państwa członkowskie, a ze względu na skalę działania może on zostać osiągnięty w lepszy sposób na poziomie Wspólnoty, Wspólnota może przyjąć środki zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 Traktatu. Zgodnie z zasadą proporcjonalności określoną w tym artykule niniejsze rozporządzenie nie wykracza poza to, co jest konieczne dla osiągnięcia tego celu.

(20) Rozporządzenie (WE) nr 881/2004 powinno zatem zostać odpowiednio zmienione,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

Zmiany

W rozporządzeniu (WE) nr 881/2004 wprowadza się następujące zmiany:

1) artykuł 2 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 2

Rodzaje działań Agencji

Agencja może:

a) wydawać zalecenia dla Komisji dotyczące stosowania art. 6, 7, 9b, 12, 14, 16, 16a, 16b, 16c, 17 i 18; oraz

b) wydawać opinie przeznaczone dla Komisji, zgodnie z art. 9a, 10, 13 i 15, oraz dla odpowiednich organów w państwach członkowskich, zgodnie z art. 10.”;

2) w art. 3 wprowadza się następujące zmiany:

a) ustęp 1 zdanie pierwsze otrzymuje brzmienie:

„1. Do sporządzenia zaleceń określonych w art. 6, 7, 9b, 12, 14, 16, 17 i 18 Agencja powołuje określoną ilość grup roboczych.”;

b) ustęp 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Krajowe organy bezpieczeństwa określone w art. 16 dyrektywy w sprawie bezpieczeństwa kolei lub, zależnie od tematu, właściwe organy krajowe wyznaczają swoich przedstawicieli w tych grupach roboczych, w których chcą uczestniczyć.”;

3) skreśla się art. 8;

4) bezpośrednio po art. 9 dodaje się tytuł rozdziału w brzmieniu:

„ROZDZIAŁ 2a

PRZEPISY KRAJOWE, WZAJEMNE UZNAWANIE I OPINIE TECHNICZNE”;

5) dodaje się artykuły w brzmieniu:

„Artykuł 9a

Przepisy krajowe

1. Na wniosek Komisji Agencja dokonuje analizy technicznej nowych przepisów krajowych przekazanych Komisji zgodnie z art. 8 dyrektywy w sprawie bezpieczeństwa kolei lub art. 17 ust. 3 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/.../WE z dnia ... w sprawie interoperacyjności wspólnotowego systemu kolei (*), zwana dalej »dyrektywą w sprawie interoperacyjności kolei«.

2. Agencja bada zgodność przepisów, o których mowa w ust. 1, z obowiązującymi CSM i TSI. Agencja bada także, czy przepisy te pozwalają na spełnienie obowiązujących CST.

3. Jeśli po uwzględnieniu powodów przedstawionych przez dane państwo członkowskie Agencja uzna, że jakikolwiek z tych przepisów jest niezgodny z TSI lub ze CSM albo że nie pozwala na spełnienie CST, przekazuje opinię Komisji w terminie dwóch miesięcy od przekazania Agencji przepisów przez Komisję.

Artykuł 9b

Klasyfikacja przepisów krajowych

1. Agencja ułatwia państwom członkowskim akceptację pojazdów dopuszczonych do eksploatacji w innym państwie członkowskim, zgodnie z procedurami przewidzianymi w ust. 2–4.

2. Do ... [sześć miesięcy po dacie wejścia w życie dyrektywy w sprawie interoperacyjności kolei]. Agencja dokonuje przeglądu wykazu parametrów zamieszczonego w sekcji 1 załącznika VII do dyrektywy 2008/.../WE i wydaje Komisji zalecenia uznane przez nią za właściwe.

3. Agencja sporządza projekt dokumentu referencyjnego, który umożliwi wzajemne porównanie wszystkich przepisów krajowych stosowanych przez państwa członkowskie w zakresie dopuszczania pojazdów do eksploatacji. W dokumencie tym zamieszcza się przepisy krajowe poszczególnych państw członkowskich w odniesieniu do każdego z parametrów wymienionych w załączniku VII do dyrektywy w sprawie interoperacyjności kolei oraz określa, do której z grup wymienionych w sekcji 2 tego załącznika należą dane przepisy. Przepisy te obejmują przepisy notyfikowane na mocy art. 17 ust. 3 dyrektywy 2008/.../WE, a także przepisy notyfikowane w wyniku przyjęcia technicznych specyfikacji interoperacyjności (szczególne przypadki, sprawy otwarte, odstępstwa) oraz notyfikowane na mocy art. 8 dyrektywy w sprawie bezpieczeństwa kolei.

4. Mając na celu stopniowe zmniejszanie liczby przepisów krajowych w grupie B, o której mowa w sekcji 2 załącznika VII do dyrektywy w sprawie interoperacyjności kolei, Agencja regularnie sporządza projekty dotyczące aktualizacji dokumentu referencyjnego i przekazuje je Komisji. Pierwsza wersja dokumentu zostanie przedstawiona Komisji najpóźniej ... [rok po wejściu w życie niniejszego rozporządzenia].

5. Do celów wykonania niniejszego artykułu Agencja współpracuje z krajowymi organami bezpieczeństwa na mocy art. 6 ust. 5 i powołuje grupy robocze zgodnie z zasadami określonymi w art. 3.

(*) Dz.U. L ...”;

6) w art. 10 dodaje się ustępy w brzmieniu:

„2a. Agencja może zostać wezwana do wydania opinii technicznych:

a) przez krajowy organ bezpieczeństwa lub przez Komisję — w sprawie równoważności przepisów krajowych z co najmniej jednym parametrem wymienionym w sekcji 1 załącznika VII do dyrektywy w sprawie interoperacyjności kolei;

b) przez właściwy organ odwoławczy, o którym mowa w art. 21 ust. 7 dyrektywy w sprawie interoperacyjności kolei, w przypadku gdy krajowy organ bezpieczeństwa wyda decyzję o niedopuszczeniu do eksploatacji pojazdu kolejowego.

2b. Agencja może zostać wezwana przez Komisję do wydania opinii technicznych w sprawie pilnych zmian w TSI, zgodnie z art. 7 ust. 1 dyrektywy w sprawie interoperacyjności kolei.”;

7) skreśla się art. 11;

8) artykuł 13 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 13

Jednostki notyfikowane

1. Bez uszczerbku dla obowiązków państw członkowskich w stosunku do wyznaczonych przez nie jednostek notyfikowanych Agencja może, na wniosek Komisji, nadzorować jakość pracy tych jednostek. W odpowiednich przypadkach przekazuje Komisji opinię.

2. Bez uszczerbku dla obowiązków państw członkowskich Agencja — na wniosek Komisji, gdy Komisja zgodnie z art. 28 ust. 4 dyrektywy w sprawie interoperacyjności kolei stwierdzi, że jednostka notyfikowania nie spełnia kryteriów, o których mowa w załączniku VIII do tej dyrektywy — przeprowadza kontrole w celu zapewnienia spełnienia tych kryteriów. Agencja przekazuje Komisji opinię.”;

9) artykuł 15 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 15

Interoperacyjność wspólnotowego systemu kolei

Bez uszczerbku dla odstępstw przewidzianych w art. 9 dyrektywy w sprawie interoperacyjności kolei Agencja na wniosek Komisji analizuje pod kątem interoperacyjności każdy projekt obejmujący opracowanie lub budowę lub odnowienie lub modernizację podsystemu, w sprawie którego złożono wniosek o finansowanie ze środków wspólnotowych. W terminie uzgodnionym z Komisją w zależności od znaczenia projektu i dostępnych zasobów, który to termin nie może przekroczyć dwóch miesięcy, Agencja wydaje opinię na temat zgodności projektu z właściwymi TSI.”;

10) bezpośrednio przed art. 16 dodaje się tytuł rozdziału w brzmieniu:

„ROZDZIAŁ 3a

UTRZYMANIE POJAZDÓW”;

11) w art. 16 dodaje się akapit w brzmieniu:

„Zalecenia te są spójne z obowiązkami nałożonymi wcześniej na przedsiębiorstwa kolejowe, jak przewidziano w art. 4 dyrektywy w sprawie bezpieczeństwa kolei, oraz na jednostkę odpowiedzialną za utrzymanie, jak przewidziano w art. 14b tej dyrektywy, i w pełni uwzględniają mechanizmy certyfikacji przedsiębiorstw kolejowych i jednostek odpowiedzialnych za utrzymanie.”;

12) dodaje się artykuł w brzmieniu:

„Artykuł 16a

Certyfikacja jednostek odpowiedzialnych za utrzymanie

Do ... (*) Agencja wysyła Komisji sprawozdanie zawierające, w razie konieczności, zalecenia dotyczące wdrażania systemu dobrowolnej certyfikacji w zakresie utrzymania zgodnie z art. 14b dyrektywy w sprawie bezpieczeństwa kolei.

Ocena przeprowadzona przez Agencję i wydane przez nią zalecenia obejmują w szczególności przedstawione poniżej aspekty przy właściwym uwzględnieniu związków, jakie jednostka odpowiedzialna za utrzymanie może mieć z innymi stronami, takimi jak posiadacze, przedsiębiorstwa kolejowe i zarządcy infrastruktury:

- a) kwestia, czy jednostka odpowiedzialna za utrzymanie dysponuje odpowiednimi systemami, w tym dotyczącymi procesów operacyjnych i zarządzania, dla zapewnienia skutecznego i bezpiecznego utrzymania pojazdów;
- b) zawartość i specyfikacje dobrowolnego systemu certyfikacji ważnego na całym terytorium Wspólnoty;
- c) rodzaj właściwych jednostek certyfikacji;
- d) inspekcje i kontrole techniczne oraz zakresu sterowania ruchem kolejowym.

(*) Sześć miesięcy od daty wejścia w życie dyrektywy w sprawie interoperacyjności kolei.”;

13) bezpośrednio po art. 16a dodaje się tytuł rozdziału w brzmieniu:

„ROZDZIAŁ 3b

PERSONEL KOLEJOWY”;

14) dodaje się artykuł w brzmieniu:

„Artykuł 16b

Maszyniści

1. W kwestiach związanych z dyrektywą 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 (*) (zwanej dalej »dyrektywą o maszynistach«) Agencja:

- a) przygotowuje projekt wspólnotowego wzoru licencji, świadectwa i poświadczonej kopii świadectwa oraz ich cech fizycznych, uwzględniając w nim środki zapobiegające fałszerstwom;
- b) współpracuje z właściwymi organami, tak aby zagwarantować interoperacyjność rejestrów licencji maszynistów. W tym celu Agencja przygotowuje projekt podstawowych parametrów rejestrów, które mają zostać utworzone, takich jak dane podlegające rejestracji, ich format i protokół wymiany danych, prawa dostępu, okres przechowywania danych, procedury obowiązujące w przypadkach upadłości;
- c) przygotowuje projekt wspólnotowych kryteriów wyboru egzaminatorów i egzaminów;
- d) ocenia postęp w przyznawaniu świadectw maszynistom, przekazując Komisji nie później niż cztery lata po przyjęciu podstawowych parametrów rejestrów, jak przewidziano w art. 22 ust. 4 dyrektywy o maszynistach, sprawozdanie uwzględniające w razie potrzeby zmiany, jakie należy wprowadzić w systemie, i działania dotyczące teoretycznego i praktycznego egzaminu sprawdzającego wiedzę zawodową osób ubiegających się o ujednolicone świadectwo w odniesieniu do taboru i odpowiedniej infrastruktury;
- e) do dnia 4 grudnia 2012 r. przeanalizuje możliwość użycia karty elektronicznej łączącej licencję i świadectwa przewidziane w art. 4 dyrektywy o maszynistach i przygotowuje odpowiednią analizę kosztów i korzyści. Agencja przygotowuje projekt specyfikacji technicznych i eksploatacyjnych takiej karty;
- f) wspomaga współpracę państw członkowskich we wdrażaniu dyrektywy o maszynistach i organizuje odpowiednie spotkania z przedstawicielami właściwych organów;
- g) na prośbę Komisji przeprowadza analizę kosztów i korzyści stosowania przepisów dyrektywy o maszynistach wobec maszynistów pracujących wyłącznie na terytorium państwa członkowskiego składającego wniosek. Analiza kosztów i korzyści obejmuje okres dziesięciu lat. Analiza kosztów i korzyści jest przedstawiana Komisji w terminie dwóch lat od utworzenia rejestrów zgodnie z art. 37 pkt 1 dyrektywy o maszynistach;
- h) jeżeli Komisja zwróciła się z taką prośbą, przeprowadza kolejną analizę kosztów i korzyści, która ma zostać przedstawiona Komisji nie później niż 12 miesięcy przed wygaśnięciem okresowego zwolnienia przyznanego ewentualnie przez Komisję;

i) zapewnia zgodność systemu ustanowionego w art. 22 ust. 2 lit. a) i b) dyrektywy o maszynistach z rozporządzeniem (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 (**).

2. W kwestiach związanych z dyrektywą o maszynistach Agencja wydaje zalecenia dotyczące:

a) zmiany kodów wspólnotowych różnych typów w ramach kategorii A i B, o których mowa w art. 4 ust. 3 dyrektywy o maszynistach;

b) kodów oznaczających informacje dodatkowe lub przeciwwskazania zdrowotne w zakresie korzystania z licencji określone przez właściwy organ zgodnie z załącznikiem II do dyrektywy o maszynistach.

3. Agencja może zwrócić się do właściwych organów z uzasadnionym wnioskiem o informacje o statusie licencji maszynistów.

(*) Dz.U. L 315 z 3.12.2007, str. 51.

(**) Dz.U. L 8 z 12.1.2001, str. 1.”;

15) dodaje się artykuł w brzmieniu:

„Artykuł 16c

Pozostały personel obsługi pociągu

Zgodnie z art. 28 dyrektywy o maszynistach Agencja w sprawozdaniu przedstawionym do dnia 4 czerwca 2009 r. i przy uwzględnieniu TSI dotyczących sterowania i zarządzania ruchem kolejowym, opracowanych na podstawie dyrektyw 96/48/WE i 2001/16/WE, określa profil i zadania pozostałych członków personelu, którzy wykonują zadania o szczególnym znaczeniu ze względu na bezpieczeństwo i których kwalifikacje zawodowe służą bezpieczeństwu kolejowemu, które to profil i zadania powinny być regulowane na poziomie wspólnotowym przez system licencji lub świadectw, który może być podobny do systemu ustanowionego na mocy dyrektywy o maszynistach.”;

16) w art. 17 tytuł i ust. 1 otrzymują brzmienie:

„Artykuł 17

Kompetencje zawodowe i szkolenie

1. Agencja wydaje zalecenia określające wspólne kryteria definiowania kompetencji zawodowych i oceny personelu w przypadku personelu zajmującego się eksploatacją i

utrzymaniem systemu kolei, który nie jest objęty art. 16b lub 16c.”;

17) bezpośrednio po art. 17 dodaje się tytuł rozdziału w brzmieniu:

„ROZDZIAŁ 3c

REJESTRY I OGÓLNODOSTĘPNE BAZY DANYCH AGENCJI”;

18) artykuł 18 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 18

Rejestry

1. Agencja sporządza i zaleca Komisji wspólne specyfikacje w odniesieniu do:

a) krajowych rejestrów pojazdów zgodnie z art. 33 dyrektywy w sprawie interoperacyjności kolei, w tym ustaleń dotyczących wymiany danych i standardowego formularza wniosku o rejestrację;

b) rejestru dopuszczonych typów pojazdów zgodnie z art. 34 dyrektywy w sprawie interoperacyjności kolei, w tym ustaleń dotyczących wymiany danych z krajowymi organami bezpieczeństwa;

c) rejestru infrastruktury zgodnie z art. 35 dyrektywy w sprawie interoperacyjności kolei.

2. Agencja sporządza i utrzymuje rejestr typów pojazdów dopuszczonych przez państwa członkowskie do eksploatacji w sieci kolejowej na terytorium Wspólnoty zgodnie z art. 34 dyrektywy w sprawie interoperacyjności kolei. Agencja przygotowuje również projekt wzoru deklaracji zgodności typu zgodnie z art. 26 ust. 4 tej dyrektywy.”;

19) artykuł 19 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 19

Umożliwianie dostępu do dokumentów i rejestrów

1. Agencja upublicznia następujące dokumenty i rejestry przewidziane w dyrektywie w sprawie interoperacyjności kolei oraz dyrektywie w sprawie bezpieczeństwa kolei:

a) deklaracje WE weryfikacji podsystemów;

b) deklaracje WE zgodności elementów dostępnych krajowym organom bezpieczeństwa;

c) licencje wydane zgodnie z dyrektywą 95/18/WE;

d) certyfikaty bezpieczeństwa wydane zgodnie z art. 10 dyrektywy w sprawie bezpieczeństwa kolei;

- e) sprawozdania z dochodzeń przesłane Agencji zgodnie z art. 24 dyrektywy w sprawie bezpieczeństwa kolei;
- f) krajowe przepisy, o których Komisja jest informowana zgodnie z art. 8 dyrektywy w sprawie bezpieczeństwa kolei oraz art. 5 ust. 6 i 17 ust. 3 dyrektywy w sprawie interoperacyjności kolei;
- g) odnośnik do krajowych rejestrów pojazdów;
- h) odnośnik do rejestrów infrastruktury;
- i) europejski rejestr dopuszczonych typów pojazdów;
- j) rejestr wniosków o zmiany i planowane zmiany specyfikacji europejskiego systemu zarządzania ruchem kolejowym (ERTMS);
- k) rejestr oznaczeń posiadaczy pojazdów prowadzony przez Agencję zgodnie z TSI dotyczącymi funkcjonowania ruchu kolejowego i zarządzania nim.

2. Uzgodnienia praktyczne regulujące przekazywanie dokumentów, o których mowa w ust. 1, są omawiane i uzgadniane przez państwa członkowskie i Komisję na podstawie projektu przygotowanego przez Agencję.

3. Podczas przekazywania dokumentów, o których mowa w ust. 1, zainteresowane jednostki mogą wskazywać, które dokumenty nie mogą zostać upublicznione ze względów bezpieczeństwa.

4. Krajowe organy odpowiedzialne za wydawanie dokumentów, o których mowa w ust. 1 lit. c) i d), powiadamiają Agencję w terminie jednego miesiąca o każdej poszczególnej decyzji dotyczącej wydania, odnowienia, zmiany lub wycofania tych dokumentów.

5. Agencja może dodać do publicznie dostępnej bazy danych każdy jawny dokument lub odnośnik, które są istotne w związku z celami niniejszego rozporządzenia.”;

20) tytuł rozdziału 4 otrzymuje brzmienie:

„ZADANIA SPECJALNE”;

21) dodaje się artykuły w brzmieniu:

„Artykuł 21a

ERTMS

1. Agencja podejmuje się realizacji zadań określonych w ust. 2–5, aby przyczynić się do spójnego rozwoju i wdrażania ERTMS.

2. Agencja wprowadza procedurę dotyczącą obsługi wniosków w sprawie zmiany specyfikacji ERTMS. W tym celu Agencja ustanawia i prowadzi rejestr wniosków w sprawie zmiany i planowanych zmian specyfikacji ERTMS.

3. Agencja wspiera prace Komisji w zakresie przejścia do ERTMS i koordynacji prac instalacyjnych ERTMS wzdłuż transeuropejskich korytarzy transportowych.

4. Agencja opracowuje strategię zarządzania różnymi wersjami ERTMS w celu zapewnienia kompatybilności technicznej i operacyjnej sieci i pojazdów wyposażonych w różne wersje ERTMS.

5. W przypadku pojawienia się technicznych niezgodności między sieciami i pojazdami w kontekście określonych projektów ERTMS, jednostki notyfikowane i krajowe organy bezpieczeństwa dopilnowują, aby Agencja otrzymywała wszelkie istotne informacje dotyczące stosowanych procedur weryfikacyjnych WE i dopuszczania do eksploatacji, a także warunków operacyjnych. W razie potrzeby Agencja zaleca Komisji odpowiednie działania.

Artykuł 21b

Pomoc udzielana Komisji

1. W granicach określonych w art. 30 ust. 2 lit. b) Agencja na wniosek Komisji wspomaga Komisję we wdrażaniu prawodawstwa wspólnotowego mającego na celu zwiększenie stopnia interoperacyjności systemów kolei i opracowanie wspólnego podejścia do bezpieczeństwa europejskiego systemu kolei.

2. Zakres i czas trwania tej pomocy są ograniczone, a udzielana jest ona bez uszczerbku dla wszystkich innych zadań przydzielonych Agencji na mocy niniejszego rozporządzenia; pomoc ta może obejmować:

- a) informowanie na temat sposobów wdrażania poszczególnych aspektów prawodawstwa wspólnotowego;
- b) doradztwo techniczne w kwestiach wymagających szczególnej wiedzy i umiejętności;
- c) gromadzenie informacji dzięki współpracy krajowych organów bezpieczeństwa z jednostkami prowadzącymi dochodzenia przewidzianej w art. 6 ust. 5.

3. Dyrektor Wykonawczy przekazuje Radzie Administracyjnej co najmniej raz w roku sprawozdanie w sprawie wykonania niniejszego artykułu, w tym jego wpływu na zasoby.”;

22) artykuł 24 ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Bez uszczerbku dla art. 26 ust. 1, personel Agencji składa się z:

— pracowników tymczasowych zatrudnionych przez Agencję na okres nieprzekraczający pięciu lat, wybranych spośród fachowców z danego sektora na podstawie ich kwalifikacji i doświadczenia w zakresie bezpieczeństwa i interoperacyjności kolei,

- urzędników wyznaczonych lub oddelegowanych przez Komisję lub państwa członkowskie na okres nieprzekraczający pięciu lat, oraz
- innych pracowników, zgodnie z Warunkami zatrudnienia innych pracowników Wspólnot Europejskich, wykonujących prace wdrożeniowe lub biurowe.

Podczas pierwszych 10 lat działania Agencji okres 5 lat, o którym mowa w tiret pierwszym, może zostać przedłużony o kolejny okres nieprzekraczający 3 lat, jeżeli jest to wymagane ze względu na ciągłość świadczenia usług.”;

23) artykuł 25 otrzymuje brzmienie:

a) ustęp 2 lit. c) otrzymuje brzmienie:

„c) przyjmuje do dnia 30 listopada każdego roku i po wzięciu pod uwagę opinii Komisji program prac Agencji na następny rok i przedkłada go państwom członkowskim, Parlamentowi Europejskiemu, Radzie i Komisji. Program prac jest przyjmowany bez uszczerbku dla corocznej wspólnotowej procedury budżetowej. Jeżeli w terminie 15 dni od daty przyjęcia programu prac Komisja wyrazi swoją dezaprobatę wobec programu, Rada Administracyjna ponownie analizuje program i przyjmuje go po ewentualnych poprawkach w terminie dwóch miesięcy w drugim czytaniu większością dwóch trzecich głosów, w tym głosów przedstawicieli Komisji, albo jednogłośnie przez przedstawicieli państw członkowskich;”;

b) dodaje się ustęp w brzmieniu:

„3. Program prac Agencji określa cele każdego działania. Zasadą jest, że każde działanie lub każdy wynik są przedmiotem sprawozdania przedkładanego Komisji.”;

24) artykuł 26 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Rada Administracyjna składa się z jednego przedstawiciela każdego państwa członkowskiego i czterech przedstawicieli Komisji oraz sześciu przedstawicieli bez prawa

głosu reprezentujących na poziomie europejskim następujące grupy:

- a) przedsiębiorstwa kolejowe;
- b) zarządców infrastruktury;
- c) przemysł kolejowy;
- d) związki zawodowe;
- e) pasażerów;
- f) klientów przewozów towarowych.

Dla każdej z tych grup Komisja powołuje przedstawiciela i jego zastępcę na podstawie listy czterech osób przedłożonej przez poszczególne organizacje europejskie, mając na uwadze zapewnienie odpowiedniej reprezentacji wszystkich interesów.

Członkowie rady, jak również ich zastępcy są powoływani na podstawie odpowiedniego doświadczenia i wiedzy.”;

25) artykuł 33 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. W celu wypełnienia zadań powierzonych Agencji na mocy art. 9, 9a, 10, 13 i 15, może ona przeprowadzać wizyty w państwach członkowskich zgodnie z polityką określoną przez Radę Administracyjną. Władze krajowe tych państw członkowskich ułatwiają pracę personelu Agencji.”;

26) artykuł 36 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Agencja pozostaje otwarta na uczestnictwo krajów europejskich i krajów objętych europejską polityką sąsiedztwa, które zawarły ze Wspólnotą Europejską umowy przewidujące przyjęcie i zastosowanie przez te kraje prawa wspólnotowego w dziedzinie objętej niniejszym rozporządzeniem.”.

Artykuł 2

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

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

Sporządzono w ...

W imieniu Parlamentu Europejskiego
Przewodniczący

W imieniu Rady
Przewodniczący

UZASADNIENIE RADY

I. WPROWADZENIE

W dniu 13 grudnia 2006 r. Komisja przedstawiła trzy wnioski legislacyjne, których zasadniczym celem było ułatwienie przemieszczania się pojazdów kolejowych na terenie Unii Europejskiej:

- wniosek dotyczący dyrektywy zmieniającej dyrektywę 2004/49/WE w sprawie bezpieczeństwa kolei wspólnotowych ⁽¹⁾ (dalej zwanej dyrektywą w sprawie bezpieczeństwa kolei),
- wniosek dotyczący dyrektywy w sprawie interoperacyjności wspólnotowego systemu kolei ⁽¹⁾ (dalej zwanej dyrektywą w sprawie interoperacyjności kolei),
- wniosek dotyczący rozporządzenia zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 881/2004 ustanawiającego Europejską Agencję Kolejową ⁽¹⁾ (dalej zwanego rozporządzeniem w sprawie agencji kolejowej).

W dniu 29 listopada 2007 r. Parlament Europejski głosował nad opinią w pierwszym czytaniu.

W dniu 3 marca 2008 r. Rada przyjmie wspólne stanowisko. W swoich pracach Rada uwzględniła także opinię Komitetu Ekonomiczno-Społecznego ⁽²⁾. Komitet Regionów postanowił nie przyjmować opinii w sprawie wyżej wymienionych wniosków.

II. ANALIZA WSPÓLNEGO STANOWISKA

1. Sprawy ogólne

Aby umożliwić kolejom odgrywanie głównej roli w zakresie zrównoważonej mobilności w Unii Europejskiej, Rada dąży do stopniowego rozwoju zintegrowanego europejskiego obszaru kolejowego. W tym kontekście Rada uważa, że te trzy wnioski legislacyjne przekształcające dyrektywy w sprawie interoperacyjności kolei konwencjonalnych i dużych prędkości oraz zmieniające zarówno dyrektywę w sprawie bezpieczeństwa kolei, jak i rozporządzenie w sprawie agencji kolejowej, mogą w znacznym stopniu poprawić techniczną część ram regulacyjnych dotyczących kolei europejskich. Wnioski te obniżają istniejące bariery dla swobodnego przemieszczania się pojazdów kolejowych w europejskiej sieci kolejowej, ułatwiając w ten sposób wzajemne dopuszczanie do użytku pojazdów kolejowych pomiędzy państwami członkowskimi.

Radzie i Parlamentowi udało się osiągnąć porozumienie po pierwszym czytaniu odnośnie do wniosku dotyczącego dyrektywy w sprawie interoperacyjności kolei, w związku z czym Rada może przyjąć ten zmieniony w ten sposób akt. Rada i Parlament nie przyjęły jednak zbieżnych stanowisk po pierwszym czytaniu odnośnie do wniosków zmieniających dyrektywę w sprawie bezpieczeństwa kolei i rozporządzenie w sprawie agencji kolejowej. W związku z tym Rada przyjęła wspólne stanowiska w odniesieniu do obu wniosków, należycie uwzględniając niektóre z poprawek przyjętych przez Parlament w opiniach w pierwszym czytaniu.

2. Podstawowe zagadnienia dotyczące polityki

Wniosek dotyczący rozporządzenia w sprawie agencji kolejowej ma na celu głównie dostosowanie ram prawnych Europejskiej Agencji Kolejowej do jej nowych zadań, które wynikają ze zmian dyrektywy w sprawie bezpieczeństwa kolei i dyrektywy w sprawie interoperacyjności kolei. Dlatego w pracach nad wspólnym stanowiskiem w sprawie wniosku Komisji zmieniającego rozporządzenie w sprawie agencji kolejowej Rada przyjęła za punkt wyjścia tekst będący podstawą porozumienia po pierwszym czytaniu między Radą a Parlamentem odnośnie do dyrektywy w sprawie interoperacyjności kolei oraz wspólne stanowisko zmieniające dyrektywę w sprawie bezpieczeństwa kolei. Ponadto Rada wprowadziła pewne zmiany do wniosku Komisji z myślą o lepszym wykorzystaniu doświadczenia technicznego agencji.

⁽¹⁾ Dz.U. C 126 z 7.6.2007, str. 7.

⁽²⁾ Dz.U. C 256 z 27.10.2007, str. 39.

2.1. Klasyfikacja przepisów krajowych

Mimo że Rada znacznie zmienia strukturę wniosku Komisji, ogólnie utrzymuje istotne przepisy zaproponowane przez Komisję. W tym kontekście należy wspomnieć, że Rada utrzymuje główny przepis dotyczący klasyfikacji wszystkich przepisów krajowych odnoszących się do dopuszczania pojazdów kolejowych do użytku. Europejska Agencja Kolejowa ma za zadanie utworzyć dokument referencyjny porównujący krajowe przepisy techniczne i dotyczące bezpieczeństwa oraz regularnie go aktualizować. W ten sposób można stopniowo stwierdzić, które przepisy krajowe należy uznać za równoważne, w związku z czym nie można ich wykorzystywać jako podstawy dodatkowych kontroli. Przyczyni się to do powszechniejszego wzajemnego dopuszczania do użytku pojazdów kolejowych między państwami członkowskimi.

Rada zgadza się z poprawką 3 Parlamentu przewidującą zredukowanie krajowych przepisów dotyczących dopuszczania pojazdów kolejowych do użytku, które są równoważne w poszczególnych państwach członkowskich. Rada, choć podziela ten cel, uważa jednak, że bardziej efektywne byłoby zwrócić się do agencji o przedstawianie regularnie aktualizowanych wersji dokumentu referencyjnego, a nie — jak proponuje Parlament — ustalić jeden sztywny termin (1 stycznia 2010 r.), w którym agencja musi przedstawić rozwiązania. Rada nie może ponadto zaakceptować poprawki 2, ponieważ od rozwiązania przewidującego, że od agencji wymagano by przyznania pierwszeństwa tym przepisom krajowym, które dotyczą różnic między państwami członkowskimi w odniesieniu do świadectw bezpieczeństwa dla infrastruktury i taboru kołowego, woli rozwiązanie stawiające przed agencją ogólne zadanie przygotowania dokumentu referencyjnego.

2.2. Główne zmiany w stosunku do wniosku Komisji

Przyjmując wniosek Komisji za punkt wyjścia, Rada wprowadza pewną liczbę zmian.

- a) Rada zgodziła się, że należy lepiej wykorzystywać doświadczenie agencji. Po pierwsze, do agencji można zwracać się o opinie techniczne, w przypadku gdy krajowy organ bezpieczeństwa wyda decyzję negatywną, lub o opinie w sprawie równoważności przepisów krajowych z parametrami technicznymi ustalonymi w dyrektywie w sprawie interoperacyjności kolei. Po drugie, agencja może być również proszona o wydanie opinii w sprawie pilnych zmian technicznych specyfikacji interoperacyjności (TSI).
- b) We wspólnym stanowisku powierza się agencji zadanie przygotowania — w ciągu 6 miesięcy od daty wejścia w życie dyrektywy w sprawie interoperacyjności kolei — sprawozdania zawierającego, w razie potrzeby, zalecenia co do wdrożenia systemu dobrowolnej certyfikacji w zakresie utrzymania pojazdów, określonego w dyrektywie w sprawie bezpieczeństwa kolei. W swoim wspólnym stanowisku Rada wskazuje ponadto, że zalecenia te muszą być spójne z rolami i obowiązkami przedsiębiorstw kolejowych i jednostek odpowiedzialnych za utrzymanie określonymi w dyrektywie w sprawie bezpieczeństwa kolei, a jednocześnie powinny ułatwiać procedury certyfikacji przedsiębiorstw kolejowych w zakresie bezpieczeństwa i eliminować obciążenia administracyjne związane z dublowaniem kontroli, inspekcji lub audytów. Zważywszy że zwiększyłyby to obciążenie administracyjne i nałożyły na branżę dodatkowe koszty, Rada nie może poprzeć głównego elementu poprawki 6, która postuluje obowiązkowy system certyfikacji.
- c) W rozporządzeniu w sprawie agencji kolejowej Rada wylicza wszystkie zadania agencji, które są zdefiniowane w dyrektywie 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, dalej zwanej dyrektywą w sprawie maszynistów pociągów⁽¹⁾. Wymieniając te zadania, Rada odróżnia zadania — z jednej strony — dotyczące maszynistów pociągów, od zadań — z drugiej strony — dotyczących innych członków drużyn wykonujących zadania o szczególnym znaczeniu ze względu na bezpieczeństwo. W odniesieniu do maszynistów pociągów wykaz obejmuje takie zadania, jak przygotowanie projektu wzoru wspólnotowej licencji maszynisty pociągu i zapewnienie interoperacyjności rejestrów licencji maszynisty pociągu. W odniesieniu do innych członków drużyn wykonujących zadania o szczególnym znaczeniu ze względu na bezpieczeństwo agencja musi przedstawić sprawozdanie, w którym określa się ich profil i zadania.

W odniesieniu do pracowników biorących udział w eksploatacji i utrzymaniu systemu kolejowego, nie należących jednak do żadnej z dwu wyżej wymienionych kategorii, zadaniem agencji jest przygotowanie zaleceń dotyczących wspólnych kryteriów definiowania kompetencji zawodowych i oceny pracowników.

⁽¹⁾ Dz.U. L 315 z 3.12.2007, str. 51.

- d) Rada dostosowuje przepisy dotyczące rejestrów zawarte w rozporządzeniu w sprawie agencji kolejowej w świetle zmian dyrektywy w sprawie bezpieczeństwa kolei oraz przekształconej dyrektywy w sprawie interoperacyjności kolei. Przedstawianie rejestrów, o którym mowa we wspólnym stanowisku, odzwierciedla potrzebę, by agencja sporządzała wspólne specyfikacje dla nowo tworzonego rejestru dopuszczonych do użytku typów pojazdów oraz rejestru infrastruktury, a także — by założyła i utrzymywała rejestr typów pojazdów. W poprawce 7 Parlament przedstawia taką samą propozycję w sprawie założenia i prowadzenia rejestru typów pojazdów, co Rada oczywiście popiera. Ponadto w odrębnym artykule Rada uszczegóławia przepisy dotyczące dostępności dokumentów i rejestrów.
- e) Na podstawie wniosku Komisji Rada wyszczególnia warunki, na jakich Komisja może zwrócić się do agencji o pomoc we wprowadzaniu w życie wspólnotowych ram prawnych dotyczących interoperacyjności i bezpieczeństwa kolei.
- f) Rada przyjmuje poprawkę 9 Parlamentu Europejskiego, która przewiduje więcej możliwości przedłużania umów o pracę personelu w celu zapewnienia ciągłości jego pracy. Rada ogranicza jednak ten elastyczny system do pierwszych 10 lat działania, ponieważ właśnie w tym okresie szczególnie ważne będzie zatrzymanie wykwalifikowanego personelu.
- g) Inne zmiany wprowadzone do wniosku Komisji:
- zważywszy na różną sytuację w poszczególnych państwach, Rada przewiduje możliwość wyznaczania przedstawicieli uczestniczących w grupach roboczych agencji nie tylko przez krajowe organy bezpieczeństwa, ale również przez inne właściwe organy krajowe, w zależności od omawianego tematu,
 - Rada popiera postulowany przez Komisję cel, jakim jest posiadanie jednostek notyfikowanych na terenie całej Wspólnoty, funkcjonujących na podstawie tych samych kryteriów. Aby ujednostaczyć ten przepis, we wspólnym stanowisku wprowadza się rozróżnienie między — z jednej strony — różnymi rolami agencji w zakresie monitorowania jakości pracy jednostek notyfikowanych a — z drugiej strony — sprawdzaniem, czy jednostka notyfikowana w dalszym ciągu spełnia ustalone kryteria,
 - Rada zgadza się z Komisją, że agencja powinna brać udział w ocenie aspektów interoperacyjności niektórych wniosków o finansowanie wspólnotowe, ale określa szczegółowo, że termin, w jakim agencja musi odpowiedzieć, jest ograniczony do co najwyżej dwóch miesięcy,
 - Rada przychyliła się do wniosku Komisji, zważywszy, że zadania agencji w odniesieniu do Europejskiego Systemu Zarządzania Ruchem Kolejowym (ERTMS) muszą zostać wyszczególnione w rozporządzeniu, ale postanawia nieco zmienić odpowiedni przepis.

III. POPRAWKI PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO

Odpowiedź Rady na poprawki 2, 3, 6, 7 i 9 opiera się na stanowisku wobec wyżej wymienionych podstawowych zagadnień. Ponadto Rada nie może zaakceptować następujących poprawek:

- poprawka 1 dotycząca grup roboczych agencji, ponieważ wykracza poza zakres stosowania wniosku Komisji,
- poprawka 4 powierzająca agencji od roku 2015 zadanie udzielania zezwoleń na dopuszczanie pojazdów do użytku zgodnie z obowiązującymi TSI. Sprawę tę można jednak uznać za rozwiązaną, ponieważ co do tej samej poprawki osiągnięto kompromis w kontekście dyrektywy w sprawie interoperacyjności kolei, kiedy to Rada i Parlament wypracowały procedurę, którą mają stosować krajowe organy bezpieczeństwa w związku z dopuszczaniem pojazdów do użytku, przy czym do tak określonych dopuszczeń wprowadzono zasadę wzajemnego uznawania. Ponadto obie instytucje uzgodniły, że zwrócą się do Komisji o sporządzenie sprawozdania na temat skuteczności tej nowej procedury i możliwości współpracy między agencją a krajowymi organami bezpieczeństwa,

- poprawki 5 i 8 dotyczące opinii technicznych wydawanych przez agencję zostały jedynie w części uwzględnione we wspólnym stanowisku Rady. Zgodnie z kompromisem osiągniętym w odniesieniu do dyrektywy w sprawie interoperacyjności kolei Rada odrzuca możliwość występowania o opinię techniczną przez pojedynczych wnioskodawców bezpośrednio do agencji, jak proponuje Parlament w poprawce 5. O ile chodzi o możliwość wydawania przez agencję opinii technicznych w sprawie ERTMS, jak proponuje się w poprawkach 5 i 8, Rada zgadza się na przepis, który wymagałby od agencji, aby ustaliła procedurę rozpatrywania wniosków o zmiany specyfikacji ERTMS.

IV. PODSUMOWANIE

Omawiane powyżej trzy wnioski legislacyjne dotyczące interoperacyjności kolei, bezpieczeństwa kolei oraz Europejskiej Agencji Kolejowej, których celem jest ułatwienie przemieszczania się pojazdów kolejowych na terenie Unii Europejskiej, istotnie przyczyniają się do dalszej integracji europejskiego obszaru kolejowego. Rada i Parlament osiągnęły już znaczny postęp w zakresie tych trzech wniosków, zwłaszcza przez osiągnięcie porozumienia po pierwszym czytaniu w odniesieniu do dyrektywy w sprawie interoperacyjności kolei. Daje to obu współprawodawcom solidną podstawę do wypracowania podczas dyskusji po drugim czytaniu rozwiązań kompromisowych w odniesieniu do wniosków zmieniających rozporządzenie o agencji kolejowej i dyrektywę w sprawie bezpieczeństwa kolei.
