

Czwartek, 29 listopada 2007 r.

P6_TC1-COD(2006)0295

Stanowisko Parlamentu Europejskiego przyjęte w pierwszym czytaniu w dniu 29 listopada 2007 r. w celu przyjęcia dyrektywy 2008/.../WE Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającej dyrektywę 2001/83/WE w sprawie wspólnotowego kodeksu odnoszącego się do produktów leczniczych stosowanych u ludzi w odniesieniu do uprawnień wykonawczych przyznanych Komisji

(Jako że zostało osiągnięte porozumienie pomiędzy Parlamentem Europejskim a Radą, stanowisko Parlamentu w pierwszym czytaniu odpowiada ostatecznej wersji aktu prawnego, dyrektywie 2008/29/WE.)

P6_TA(2007)0557**Zmiana dyrektywy 2004/49/WE w sprawie bezpieczeństwa kolei wspólnotowych
***I**

Rezolucja legislacyjna Parlamentu Europejskiego z dnia 29 listopada 2007 r. w sprawie wniosku dotyczącego dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającej dyrektywę 2004/49/WE w sprawie bezpieczeństwa kolei wspólnotowych (COM(2006)0784 — C6-0493/2006 — 2006/0272 (COD))

(Procedura współdecyzji: pierwsze czytanie)

Parlament Europejski,

- uwzględniając wniosek Komisji przedstawiony Parlamentowi Europejskiemu i Radzie (COM(2006) 0784),
 - uwzględniając art. 251 ust. 2 oraz art. 71 ust. 1 Traktatu WE, zgodnie z którymi wniosek został przedstawiony Parlamentowi przez Komisję (C6-0493/2006),
 - uwzględniając art. 51 Regulaminu,
 - uwzględniając sprawozdanie Komisji Transportu i Turystyki (A6-0346/2007),
1. zatwierdza wniosek Komisji po poprawkach;
 2. zwraca się do Komisji o ponowne przekazanie mu sprawy, jeśli uzna ona za stosowne wprowadzenie znaczących zmian do swojego wniosku lub zastąpienie go innym tekstem;
 3. zobowiązuje swojego Przewodniczącego do przekazania stanowiska Parlamentu Radzie i Komisji.

P6_TC1-COD(2006)0272

Stanowisko Parlamentu Europejskiego przyjęte w pierwszym czytaniu w dniu 29 listopada 2007 r. w celu przyjęcia dyrektywy .../2008/WE Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającej dyrektywę 2004/49/WE w sprawie bezpieczeństwa kolei wspólnotowych

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

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

uwzględniając wniosek Komisji ||,

Czwartek, 29 listopada 2007 r.

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego ⁽¹⁾,

uwzględniając opinię Komitetu Regionów ⁽²⁾,

działając zgodnie z procedurą przewidzianą w art. 251 Traktatu ⁽³⁾,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Aby wesprzeć wysiłki zmierzające do utworzenia wspólnego rynku usług transportu kolejowego, Parlament Europejski i Rada przyjęły dyrektywę 2004/49/WE ⁽⁴⁾ w sprawie ustanowienia wspólnych ram regulacyjnych dla bezpieczeństwa kolei.
- (2) Na mocy art. 14 dyrektywy 2004/49/WE została ustanowiona wspólna procedura dotycząca zezwolenia na dopuszczenie taboru kolejowego do eksploatacji. Jednakże doświadczenie pokazało, że wprowadzenie tej procedury na poziomie krajowym jest często procesem złożonym, podlegającym różnym, mało przejrzystym, a nawet powtarzalnym przepisom krajowym. Stanowi w ten sposób poważną przeszkodę w tworzeniu nowych przedsiębiorstw kolejowych, mianowicie w dziedzinie transportu towarowego. Należy w związku z tym wprowadzić szczegółowe zasady dotyczące procedury certyfikacji istniejącego taboru kolejowego i określić jej granice oraz zasady stosowania. W szczególności zgodnie z zasadą wzajemnego uznawania konieczne jest ułatwianie uzyskiwania zezwoleń na dopuszczenie do eksploatacji w państwie członkowskim innym niż państwo, które udzieliło pierwszego zezwolenia, ograniczając ilość elementów, które właściwy organ może zbadać.
- (3) W tym celu należy podzielić na trzy grupy ogół przepisów technicznych i bezpieczeństwa obowiązujących w każdym państwie członkowskim i przedstawić wyniki tej klasyfikacji w dokumencie referencyjnym. Pierwsza grupa powinna zawierać przepisy międzynarodowe oraz krajowe, które zostały uznane za równoważne, dla których weryfikacja dokonywana w jednym państwie członkowskim jest wystarczająca pod względem bezpieczeństwa kolejowego. Druga grupa powinna zawierać wszelkie inne przepisy krajowe oraz przepisy, które nie stanowiły jeszcze przedmiotu klasyfikacji. Trzecia grupa powinna zawierać przepisy konieczne dla zapewnienia kompatybilności technicznej między taborami kolejowymi, który stanowią przedmiot wniosku o zezwolenie oraz infrastrukturą, o której mowa.
- (4) Europejska Agencja Kolejowa, ustanowiona na mocy rozporządzenia (WE) nr 881/2004 ⁽⁵⁾, posiada mandat na opracowywanie technicznych specyfikacji interoperacyjności (TSI) i w związku z tym powinna w pierwszym etapie przeanalizować istniejące krajowe przepisy techniczne. Dodatkowo, powinna opublikować krajowe przepisy bezpieczeństwa na mocy dyrektywy 2004/49/WE. Wreszcie powinna zharmonizować kryteria certyfikacji bezpieczeństwa przedsiębiorstw kolejowych, tzn. przepisy dotyczące akceptacji taboru kolejowego używanego przez te przedsiębiorstwa. W związku z powyższym Agencja jest najodpowiedniejszą jednostką do opracowania opisanego powyżej narzędzia referencyjnego.
- (5) W wyniku zmian na płaszczyźnie międzynarodowej i w szczególności wejścia w życie nowej konwencji w sprawie międzynarodowych przewozów koleją (*konwencja COTIF z 1999 r.*) należy określić pojęcie posiadacza wagonów na poziomie wspólnotowym i szczegółowo uregulować relacje między przedsiębiorstwami kolejowymi i posiadaczami, zwłaszcza w dziedzinie utrzymania.
- (6) Ponieważ zasadniczy cel zamierzonego działania, a mianowicie uproszczenie wspólnotowej procedury certyfikacji taboru kolejowego, nie może zostać zrealizowany w wystarczającym stopniu przez państwa członkowskie, ale może być, z racji rozmiarów działania, lepiej zrealizowany na szczeblu wspólnotowym, Wspólnota może podjąć odpowiednie środki, zgodnie z zasadą pomocniczości, ustanowioną w art. 5 Traktatu. Zgodnie z zasadą proporcjonalności, ujętą w tym samym artykule, niniejsza dyrektywa nie wychodzi poza zakres niezbędny do osiągnięcia tego celu.

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

⁽²⁾ Dz.U. C

⁽³⁾ Stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 29 listopada 2007 r.

⁽⁴⁾ Dz.U. L 164 z 30.4.2004, str. 44. Wersja poprawiona w Dz.U. L 220 z 21.6.2004, str. 16.

⁽⁵⁾ Dz.U. L 164 z 30.4.2004, str. 1. Wersja poprawiona w Dz.U. L 220 z 21.6.2004, str. 3.

Czwartek, 29 listopada 2007 r.

- (7) Dyrektywa 2004/49/WE przewiduje, że niektóre środki *mają zostać* przyjęte zgodnie z decyzją Rady 1999/468/WE z dnia 28 czerwca 1999 r. ustanawiającą warunki wykonywania uprawnień wykonawczych przyznanych Komisji ⁽¹⁾.
- (8) Decyzja 1999/468/WE została zmieniona decyzją 2006/512/WE, która wprowadziła procedurę regulacyjną połączoną z kontrolą *dla przyjęcia* środków o zasięgu ogólnym mających na celu zmianę *innych niż istotne* elementów aktu podstawowego przyjętego zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 251 traktatu, *między innymi* poprzez usunięcie niektórych z tych elementów lub uzupełnienie aktu o *nowe inne niż istotne elementy*.
- (9) **W szczególności Komisja powinna być uprawniona** do przeglądu i dostosowania załączników, do przyjęcia i przeglądu wspólnych środków bezpieczeństwa oraz wspólnych celów bezpieczeństwa, a także do wprowadzenia systemu certyfikacji posiadaczy w zakresie utrzymania, **gdyż tego rodzaju środki są konieczne do wdrożenia dyrektywy 2004/49/WE**. Z uwagi na fakt, że środki te mają ogólny charakter, a celem ich jest zmiana *innych niż istotne* elementów dyrektywy 2004/49/WE *między innymi* poprzez uzupełnienie jej o *nowe inne niż istotne elementy*, muszą one zostać przyjęte zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 5a decyzji 1999/468/WE. **W przypadku, gdy ze względu na pilny charakter sprawy nie można dotrzymać normalnych terminów procedury regulacyjnej połączonej z kontrolą, Komisja powinna mieć możliwość zastosowania procedury pilnej, o której mowa w art. 5a ust. 6 decyzji 1999/468/WE dla przyjęcia środków przewidzianych w dyrektywie 2004/49/WE.**
- (10) **Zgodnie z ust. 34 międzyinstytucjonalnego porozumienia w sprawie lepszego stanowienia prawa ⁽²⁾ zachęca się państwa członkowskie do sporządzenia — na swój użytek i w interesie Wspólnoty — własnych tabel, które w możliwie najszerszym zakresie odzwierciedlają korelacje pomiędzy dyrektywą 2004/49/WE a środkami transpozycji, oraz do podawania ich do wiadomości publicznej.**
- (11) Należy zatem odpowiednio zmienić dyrektywę 2004/49/WE,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

Artykuł 1

W dyrektywie 2004/49/WE wprowadza się następujące zmiany:

1) W art. 1 dodaje się literę (f) w następującym brzmieniu:

„f) przyczynienie się do realizacji celów dyrektywy 89/391/EWG dotyczącej poprawy bezpieczeństwa i zdrowia pracowników w miejscu pracy oraz określenie konkretnych przepisów w celu minimalizacji ryzyka związanego z funkcjonowaniem kolei dla personelu;”

2) Art. 3 otrzymuje brzmienie:

a) lit. h) otrzymuje brzmienie:

„h) „krajowe przepisy bezpieczeństwa” oznacza wszystkie przepisy określające wymogi w zakresie bezpieczeństwa kolejowego nałożone na szczeblu państw członkowskich w celu zapewnienia spełniania przez system kolei, jego podsystemy i składniki wraz z interfejsami zasadniczych wymogów oraz możliwości ich stosowania do więcej niż jednego przedsiębiorstwa kolejowego lub do co najmniej jednego zarządcy infrastruktury niezależnie od wydającego je organu;”

⁽¹⁾ Dz.U. L 184 z 17.7.1999, str. 23. Decyzja zmieniona decyzją 2006/512/WE (Dz.U. L 200 z 22.7.2006, str. 11).

⁽²⁾ Dz.U. C 321 z 31.12.2003, str. 1.

Czwartek, 29 listopada 2007 r.

b) *dodaje się lit. ha) i s):*

„ha) „zasadnicze wymogi” oznacza wszystkie warunki określone w załączniku III do dyrektywy .../.../WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia ... [dyrektywa w sprawie interoperacyjności]^(*), które musi spełniać system kolei, jego podsystemy i składniki operacyjności wraz z interfejsami;

—————
(*) Dz.U. L”

c) *dodaje się punkt s) w następującym brzmieniu:*

„s) „posiadacz” oznacza osobę lub jednostkę, która eksploatuje pojazd jako środek transportu i która figuruje jako taka w Krajowym Rejestrze Pojazdów, wymienionym w art. [...] dyrektywy .../.../WE [dyrektywa w sprawie interoperacyjności], bez względu na to, czy jest właścicielem tego pojazdu, czy ma tylko prawo używania go.”

3) W art. 4 ust. 4 termin „użytkownik wagonów” zostaje zastąpiony terminem „posiadacz pojazdów”.

4) Art. 5 ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Najpóźniej do dnia 30 kwietnia 2009 r. załącznik I zostanie zmieniony, w szczególności aby uwzględnić wspólne definicje CSI oraz wspólne metody obliczania kosztów wypadków. **Środki te, mające** na celu zmianę mniej istotnych elementów niniejszej dyrektywy, **w tym poprzez jej uzupełnienie o nowe elementy, a dotyczące wdrożenia niniejszego ustępu**, przyjmuje się zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 27 ust 2a. **Ze względu na pilny charakter sprawy Komisja może zastosować procedurę pilną, o której mowa w art. 27 ust. 2b.”**

5) W art. 6 wprowadza się następujące zmiany:

a) Ust. 1 otrzymuje następujące brzmienie:

„1. Pierwszy pakiet CSM, obejmujący przynajmniej metody opisane w ust. 3 lit. a), zostanie przyjęty przez Komisję przed dniem 30 kwietnia 2008 r. Zostanie on opublikowany w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej.

Drugi pakiet CSM obejmujący pozostałą część metod opisanych w ust. 3 zostanie przyjęty przez Komisję przed dniem 30 kwietnia 2010 r. Zostanie on opublikowany w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej.

Środki mające na celu zmianę mniej istotnych elementów niniejszej dyrektywy, **w tym poprzez jej uzupełnienie o nowe elementy, a dotyczące wdrożenia niniejszego ustępu**, przyjmuje się zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 27 ust 2a. **Ze względu na pilny charakter sprawy Komisja może zastosować procedurę pilną, o której mowa w art. 27 ust. 2b;”**

b) Ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„4. CSM będą regularnie zmieniane, z uwzględnieniem doświadczenia w ich stosowaniu oraz globalnego rozwoju bezpieczeństwa kolei, a także zobowiązań państw członkowskich określonych w art. 4 ust. 1. **Środki mające** na celu zmianę mniej istotnych elementów niniejszej dyrektywy, **w tym poprzez jej uzupełnienie, a dotyczące wdrożenia niniejszego artykułu**, **przyjmuje się** zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 27 ust 2a. **Ze względu na pilny charakter sprawy Komisja może zastosować procedurę pilną, o której mowa w art. 27 ust. 2b.”**

Czwartek, 29 listopada 2007 r.

6) W art. 7 wprowadza się następujące zmiany:

a) Ust. 3 **akapit** pierwszy i drugi otrzymują brzmienie:

„Pierwszy pakiet projektowanych CST będzie oparty na sprawdzeniu istniejących wymagań i stanu bezpieczeństwa w państwach członkowskich i zapewni, że aktualny poziom bezpieczeństwa systemu kolejowego nie będzie zmniejszony w żadnym państwie członkowskim. CST zostaną przyjęte przez Komisję do dnia 30 kwietnia 2009 r. i zostaną opublikowane w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej. █

Drugi pakiet projektowanych CST jest oparty na doświadczeniu związanym z pierwszym pakietem CST i jego wdrożeniem. Będzie on odzwierciedlał obszary priorytetowe, gdzie bezpieczeństwo należy dalej poprawić. CST zostaną przyjęte przez Komisję do dnia 30 kwietnia 2011 r. i zostaną opublikowane w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej. **Środki mające** na celu zmianę *innych niż istotne* elementów niniejszej dyrektywy, **w tym** poprzez jej uzupełnienie **o nowe elementy, a dotyczące pierwszego i drugiego projektu CST**, przyjmuje się zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 27 ust 2a. **Ze względu na pilny charakter sprawy Komisja może zastosować procedurę pilną, o której mowa w art. 27 ust. 2b.;**”

b) W ust. 3 dodaje się akapit o następującej treści:

„Przed przygotowaniem projektu lub dokonaniem przeglądu CST analiza kosztów i korzyści musi wykazać, że opracowanie CST skutkować będzie poprawą poziomu bezpieczeństwa transportu i optymalnym wykorzystaniem sieci kolejowej.”

c) Ust. 5 otrzymuje brzmienie:

„5. CST są regularnie poddawane przeglądowi, z uwzględnieniem globalnego rozwoju bezpieczeństwa kolei. **Środki** mające na celu zmianę mniej istotnych elementów niniejszej dyrektywy, **w tym** poprzez jej uzupełnienie **o nowe elementy, a dotyczące wdrożenia niniejszego ustępu**, przyjmuje się zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 27 ust 2a. **Ze względu na pilny charakter sprawy Komisja może zastosować procedurę pilną, o której mowa w art. 27 ust. 2b.”**

7) W art. 10 wprowadza się następujące zmiany:

a) Artykuł 10 ust. 1 akapit drugi otrzymuje brzmienie:

„Certyfikat bezpieczeństwa ma stanowić dowód ustanowienia przez przedsiębiorstwo kolejowe systemu zarządzania bezpieczeństwem i zdolności spełniania przez nie wymagań dotyczących bezpieczeństwa zawartych w TSI i innych właściwych przepisach Wspólnoty i przepisach krajowych w celu nadzoru i **wysoce** bezpiecznego świadczenia usług transportowych w sieci.;

b) Ust. 2 lit. b) otrzymuje brzmienie:

„b) certyfikacja potwierdzająca akceptację regulacji wewnętrznych przyjętych przez przedsiębiorstwo kolejowe do celu spełnienia konkretnych wymagań niezbędnych dla **wysoce** bezpiecznego świadczenia usług transportowych w sieci. Wymagania te mogą obejmować stosowanie TSI i krajowych przepisów dotyczących bezpieczeństwa, w tym zasad eksploatacji sieci, stosowanie certyfikacji personelu i zezwoleń na dopuszczenie do eksploatacji taboru kolejowego użytkowanego przez przedsiębiorcę kolejowego. Certyfikacja jest oparta na dokumentacji złożonej przez przedsiębiorstwo kolejowe, zgodnej z załącznikiem IV.”

Czwartek, 29 listopada 2007 r.

- 8) Art. 14 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 14

Dopuszczenie do eksploatacji **pojazdów kolejowych**

Pojazdy kolejowe, których dopuszczenie do eksploatacji jest dozwolone w jednym państwie członkowskim **muszą uzyskać kolejne zezwolenie przed dopuszczeniem** do eksploatacji w innym państwie członkowskim (w innych państwach członkowskich) zgodnie z **wymogami określonymi w art. [...] dyrektywy .../.../WE [dyrektywa w sprawie interoperacyjności].**”

- 9) Dodaje się art. 14a w następującym brzmieniu:

„Artykuł 14a

Utrzymanie pojazdu

1. Podczas każdego dopuszczenia **pojazdu** do eksploatacji dla każdego pojazdu zostaje **wyznaczony posiadacz. Posiadacz ten odpowiada za utrzymanie tego pojazdu. Posiadaczem może być przedsiębiorstwo kolejowe.**
 2. **Przedsiębiorstwo kolejowe odpowiada za bezpieczeństwo działania pojazdów dopuszczonych do eksploatacji w ramach sieci.** Aby wykazać, w ramach certyfikatu bezpieczeństwa przewidzianego w art. 10, że tabor kolejowy jest utrzymywany zgodnie z obowiązującymi wymogami, przedsiębiorstwo kolejowe **przekazuje informacje o posiadaczach** oraz dostarcza dokumentację wyjaśniającą procedury stosowane przez **tych posiadaczy** w celu wykonania napraw.
 3. Jeżeli przedsiębiorstwo kolejowe używa **pojazdów, których nie jest posiadaczem**, wdraża ono konieczne procedury, umożliwiające sprawdzenie czy obowiązujące wymogi, **w tym zasady dotyczące utrzymania zgodnie z postanowieniami TSI**, są spełniane. **W przypadku zmiany posiadacza poprzedni posiadacz przekazuje całą przechowywaną przez siebie dokumentację dotyczącą utrzymania nowemu posiadaczowi przed zarejestrowaniem zmiany w krajowym rejestrze pojazdów.**
 4. **Do 1 stycznia 2010 r.** Komisja ustanawia **obowiązkowy** system certyfikacji posiadaczy wagonów **i innych pojazdów** w zakresie utrzymania, na podstawie zalecenia Agencji. **Srodki te, mające** na celu zmianę mniej istotnych elementów niniejszej dyrektywy, **w tym** poprzez jej uzupełnienie **o nowe elementy** przyjmuje się zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 27 ust 2a. **Ze względu na pilny charakter sprawy Komisja może zastosować procedurę pilną, o której mowa w art. 27 ust. 2b.**”
- 10) Dodaje się art. 17a w następującym brzmieniu:

„Artykuł 17a

Decyzje wymagające zasięgnięcia opinii Agencji

Wnioskodawca może wystąpić do Agencji o wydanie opinii technicznej w sprawie negatywnej decyzji podjętej przez organ ds. bezpieczeństwa w sprawie przyznania certyfikatu bezpieczeństwa lub zezwolenia dotyczącego bezpieczeństwa zgodnie z art. 10 i 11.”

Czwartek, 29 listopada 2007 r.

11) Ust. 26 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 26

Dostosowania załączników

Środki mające na celu zmianę mniej istotnych elementów niniejszej dyrektywy **poprzez uwzględnienie w załącznikach postępu naukowo-technicznego** - przyjmuje się zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 27 ust 2a. **Ze względu na pilny charakter sprawy Komisja może zastosować procedurę pilną, o której mowa w art. 27 ust. 2b.**”

12) Do art. 27 dodaje się ust. 2a i 2b w następującym brzmieniu:

„2a. W przypadku odniesienia do niniejszego ustępu zastosowanie mają art. 5a ust. 1-4 oraz art. 7 decyzji 1999/468/WE z uwzględnieniem przepisów jej art. 8 ||.

2b. W przypadku odniesienia do niniejszego ustępu, stosuje się przepisy art. 5a ust. 1, 2, 4 i 6 oraz art. 7 decyzji 1999/468/WE, z uwzględnieniem przepisów jej art. 8.”

I

Artykuł 2

Transpozycja

1. Państwa członkowskie wprowadzają w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne dla dostosowania się do niniejszej dyrektywy najpóźniej do ... (*). Przedstawiają niezwłocznie Komisji powyższe przepisy oraz tabelę korelacji między nimi i niniejszą dyrektywą.

Wspomniane środki zawierają odniesienie do niniejszej dyrektywy lub odniesienie takie towarzyszy ich urzędowej publikacji. Metody dokonywania takiego odniesienia są określane przez państwa członkowskie.

2. Państwa członkowskie przekazują Komisji teksty głównych przepisów prawa krajowego, które zostały przez nie przyjęte w dziedzinie objętej niniejszą dyrektywą.

Artykuł 3

Niniejsza dyrektywa wchodzi w życie następnego dnia po jej opublikowaniu w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej.

Artykuł 4

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do państw członkowskich.

Sporządzono w

W imieniu Parlamentu Europejskiego
Przewodniczący

W imieniu Rady
Przewodniczący

(*) 24 miesiące po wejściu w życie niniejszej dyrektywy.