

ROZPORZĄDZENIE WYKONAWCZE KOMISJI (UE) 2017/6**z dnia 5 stycznia 2017 r.****w sprawie europejskiego planu wdrożenia europejskiego systemu zarządzania ruchem kolejowym**

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej i uchylające decyzję nr 661/2010/UE ⁽¹⁾, w szczególności jego art. 47 ust. 2,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Celem europejskiego planu wdrożenia europejskiego systemu zarządzania ruchem kolejowym (ERTMS) jest zapewnienie, aby pojazdy określone w pkt 1.1 załącznika do rozporządzenia Komisji (UE) 2016/919 ⁽²⁾, wyposażone w ERTMS, zyskiwały stopniowo dostęp do coraz większej liczby linii, portów, terminali i stacji rozrządowych bez konieczności posiadania oprócz systemu ERTMS dodatkowo systemów klasy B. Należy dostosować europejski plan wdrożenia ERTMS, ustanowiony decyzją Komisji 2012/88/UE ⁽³⁾, w celu uwzględnienia postępów we wdrażaniu ERTMS osiągniętych przez państwa członkowskie, a także aby dopasować go do wymogów wynikających z art. 39 ust. 2 rozporządzenia (UE) nr 1315/2013 oraz do definicji korytarzy sieci bazowej zawartej w art. 2 pkt 14 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1316/2013 ⁽⁴⁾. Przedmiotowy plan w połączeniu z krajowym planem wdrożenia, o którym mowa w pkt 7.4.4 załącznika do rozporządzenia (UE) 2016/919, powinien zapewnić właścicielom pojazdów wystarczającą jasność umożliwiającą odpowiednie planowanie działalności.
- (2) Plan wdrożenia korytarzy sieci bazowej powinien obejmować stacje, węzły, dostęp do głównych portów morskich i śródlądowych, portów lotniczych, terminali kolejowych lub drogowych oraz elementów infrastruktury, o których mowa w art. 11 rozporządzenia (UE) nr 1315/2013, gdyż są one niezbędne do osiągnięcia interoperacyjności europejskiej sieci kolejowej.
- (3) Pełna zgodność z rozporządzeniem (UE) 2016/919 jest niezbędnym warunkiem wstępnym dla wdrożenia ERTMS. Państwa członkowskie nie osiągnęły jeszcze tego celu, głównie z ze względu na wprowadzenie specyficznych rozwiązań krajowych bądź projektowych.
- (4) Jeśli chodzi o wdrożenie nowych urządzeń przytorowych ERTMS, państwa członkowskie powinny korzystać z najnowszego zestawu specyfikacji, o którym mowa w załączniku A do rozporządzenia (UE) 2016/919 i który koryguje błędy i błędne interpretacje poprzedniego wzorca, prowadzi do prostszych rozwiązań technicznych i zapewnia zgodność z wzorcem 3 dla urządzeń pokładowych.
- (5) Zasady wdrażania urządzeń przytorowych uzupełniają przepisy wykonawcze dotyczące urządzeń pokładowych ustanowione rozporządzeniem (UE) 2016/919; w związku z tym należy dostosować europejski plan wdrożenia ERTMS do technicznych specyfikacji interoperacyjności odnoszących się do podsystemów „Sterowanie” określonych w tym rozporządzeniu.
- (6) Wdrożenie ERTMS na odcinkach transgranicznych może być trudne technicznie, a zatem powinno być przedmiotem priorytetowych działań Unii, państw członkowskich oraz zainteresowanych zarządców infrastruktury. Kolejowe korytarze towarowe w rozumieniu rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 913/2010 ⁽⁵⁾ mogą również odgrywać istotną rolę w procesie wdrażania ERTMS na odcinkach transgranicznych, w szczególności dzięki wprowadzeniu skoordynowanych rozwiązań.

⁽¹⁾ Dz.U. L 348 z 20.12.2013, s. 1.

⁽²⁾ Rozporządzenie Komisji (UE) 2016/919 z dnia 27 maja 2016 r. w sprawie technicznej specyfikacji interoperacyjności w zakresie podsystemów „Sterowanie” systemu kolei w Unii Europejskiej (Dz.U. L 158 z 15.6.2016, s. 1).

⁽³⁾ Decyzja Komisji 2012/88/UE z dnia 25 stycznia 2012 r. w sprawie technicznej specyfikacji interoperacyjności w zakresie podsystemów „Sterowanie” (Dz.U. L 51 z 23.2.2012, s. 1).

⁽⁴⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1316/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. ustanawiające instrument „Łącząc Europę”, zmieniające rozporządzenie (UE) nr 913/2010 oraz uchylające rozporządzenia (WE) nr 680/2007 i (WE) nr 67/2010 (Dz.U. L 348 z 20.12.2013, s. 129).

⁽⁵⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 913/2010 z dnia 22 września 2010 r. w sprawie europejskiej sieci kolejowej ukierunkowanej na konkurencyjny transport towarowy (Dz.U. L 276 z 20.10.2010, s. 22).

- (7) Ponieważ synchronizacja procesu wdrożenia transgranicznego jest ważnym elementem działalności przedsiębiorstw kolejowych, zarządcy infrastruktury powinni podpisać porozumienie zapewniające koordynację terminów wdrożenia i rozwiązań technicznych. W przypadku sporu Komisja może udzielić wsparcia w celu znalezieniu rozwiązania.
- (8) Aby monitorować postępy we wdrażaniu ERTMS w korytarzach sieci bazowej, państwa członkowskie powinny powiadamiać Komisję o terminowej realizacji swoich odcinków za pomocą systemu TENtec oraz europejskiego rejestru infrastruktury. Zgody na odroczenie stosownych terminów można udzielić na wniosek państwa członkowskiego i jedynie w wyjątkowych okolicznościach.
- (9) Przegląd rozporządzenia (UE) nr 1316/2013 może mieć wpływ na dostosowanie korytarzy sieci bazowej. Należy odpowiednio poddać przeglądowi niniejsze rozporządzenie. W niniejszym rozporządzeniu określa się terminy wdrożenia tych odcinków korytarzy, na których ERTMS może zostać oddany do eksploatacji najpóźniej do roku 2023. Wszystkie terminy wykraczające poza rok 2023 będą podlegać przeglądowi do dnia 31 grudnia 2023 r., biorąc pod uwagę horyzont czasowy określony w rozporządzeniu (UE) nr 1315/2013, w celu ustanowienia realistycznego harmonogramu wdrożenia oraz określenia możliwych wcześniejszych terminów wdrożenia.
- (10) Od dnia rozpoczęcia stosowania niniejszego rozporządzenia, które jest aktem wykonawczym w rozumieniu art. 13 rozporządzenia (UE) 2016/919, pkt 7.3.1, 7.3.2, 7.3.2.1, 7.3.2.2, 7.3.2.4, 7.3.2.5, 7.3.2.6, 7.3.4 oraz 7.3.5 załącznika III do decyzji 2012/88/UE przestaną obowiązywać. Niniejsze rozporządzenie nie powinno jednakże obejmować pkt 7.3.2.3, ponieważ wykracza on poza zakres stosowania jego podstawy prawnej. W związku z tym pkt 7.3.2.3 załącznika III do decyzji 2012/88/UE powinien być nadal stosowany do czasu przyjęcia innego aktu wykonawczego.
- (11) W odniesieniu do linii dużych prędkości, które znajdują się w korytarzach sieci bazowej objętych niniejszym rozporządzeniem, jeżeli jeden z warunków określonych w pkt 7.3.2.3 załącznika III do decyzji 2012/88/UE zostanie spełniony przed datą określoną dla tego samego odcinka w załączniku I, zarządcy infrastruktury kolejowej powinni zamontować urządzenia przytorowe ERTMS na tym odcinku zgodnie z przedmiotowym przepisem.
- (12) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są zgodne z opinią komitetu, o którym mowa w art. 52 rozporządzenia (UE) nr 1315/2013,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

Przedmiot i zakres stosowania

1. Niniejsze rozporządzenie określa harmonogram wdrożenia europejskiego systemu zarządzania ruchem kolejowym (ERTMS) w korytarzach sieci bazowej, jak określono w załączniku I.
2. Niniejsze rozporządzenie nie ma zastosowania do wdrożenia pokładowego ERTMS, o którym mowa w pkt 7.3.3 załącznika III do decyzji 2012/88/UE.

Artykuł 2

Szczególne zasady wdrożenia systemu ETCS dotyczące instalacji przytorowych

1. Zarządcy infrastruktury kolejowej muszą wyposażyć korytarze sieci bazowej w system ERTMS oraz wprowadzić go do użytku w tych korytarzach najpóźniej w terminach określonych w załączniku I do niniejszego rozporządzenia, w tym w stacjach i węzłach kolejowych. Połączenie kolejowe z elementami wymienionymi w załączniku II do rozporządzenia (UE) nr 1315/2013 oraz z elementami infrastruktury, o których mowa w art. 11 rozporządzenia (UE) nr 1315/2013, które znajdują się w korytarzu sieci bazowej, musi zostać wyposażone i wprowadzone do użytku w terminie określonym dla danego odcinka korytarza sieci bazowej.

Wdrożenie musi być zgodne z art. 1 ust. 4, art. 7 ust. 2 lit. c) i art. 39 ust. 3 rozporządzenia (UE) nr 1315/2013.

2. Korytarz sieci bazowej uznaje się za wyposażony w ERTMS, jeżeli ERTMS posiada zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji zgodnie z art. 15 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE ⁽¹⁾ lub art. 18 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/797 ⁽²⁾, co umożliwi ruch pasażerski i towarowy w obu kierunkach, w szczególności w przypadku robót lub zakłóceń, oraz – w zakresie niezbędnym dla pojazdów wyposażonych wyłącznie w ERTMS – na bocznicach.
3. Zarządcy infrastruktury kolejowej, działając we współpracy, dążą do wyposażenia i oddania ERTMS do eksploatacji jednocześnie na odcinkach transgranicznych, w technicznie spójny sposób. Zarządcy infrastruktury kolejowej, po konsultacji z zainteresowanymi przedsiębiorstwami kolejowymi, podpisują porozumienie dotyczące technicznych i operacyjnych aspektów wdrożenia dla każdego odcinka transgranicznego. Zarządcy infrastruktury kolejowej zawierają tego rodzaju porozumienie nie później niż na jeden rok przed upływem wcześniejszego z terminów wdrożenia dla danego odcinka transgranicznego. Porozumienie musi zawierać przepisy przejściowe uwzględniające potrzeby działalności transgranicznej przedsiębiorstw kolejowych. W przypadku sporu zainteresowane państwa członkowskie prowadzą aktywny dialog w celu znalezienia wspólnych spójnych rozwiązań. Mogą one zwrócić się o wsparcie Komisji. Państwa członkowskie powiadamiają Komisję o tego rodzaju porozumieniach nie później niż jeden miesiąc od ich zawarcia.
4. Terminy realizacji określone w porozumieniach dotyczących projektów współfinansowanych przez Unię, które są wcześniejsze niż daty określone w załączniku I, mają pierwszeństwo przed tymi datami.
5. Państwa członkowskie mogą podjąć decyzję o zachowaniu istniejących systemów klasy B, określonych w pkt 2.2 załącznika do rozporządzenia (UE) 2016/919. Jednakże najpóźniej w terminach określonych w załączniku I, pojazdom, o których mowa w pkt 1.1 załącznika do rozporządzenia (UE) 2016/919, wyposażonym w ERTMS w wersji zgodnej z urządzeniami przytorowymi udziela się dostępu do tych linii oraz do elementów infrastruktury, o których mowa w art. 11 rozporządzenia (UE) nr 1315/2013, nie wymagając, aby były wyposażone w system klasy B.

Artykuł 3

Powiadomienia

1. Po oddaniu ERTMS do eksploatacji na odcinku korytarza sieci bazowej dane państwo członkowskie powiadamia Komisję o tym fakcie, w terminie jednego miesiąca, za pośrednictwem systemu ustanowionego zgodnie z art. 49 ust. 1 rozporządzenia (UE) nr 1315/2013 i art. 5 ust. 1 decyzji wykonawczej Komisji 2014/880/UE ⁽³⁾.
2. Państwa członkowskie powiadamiają Komisję o wszelkich opóźnieniach dotyczących wprowadzenia ERTMS do eksploatacji na danym odcinku korytarza sieci bazowej, który ma być wyposażony w taki system. Zarządcy infrastruktury kolejowej informują odpowiednio państwa członkowskie o tych opóźnieniach.
3. Dokonując powiadomienia o opóźnieniu, o którym mowa w ust. 2, dane państwo członkowskie przekazuje Komisji dokumentację zawierającą techniczny opis projektu i określającą nowy termin wprowadzenia ERTMS do eksploatacji. W dokumentacji tej precyzuje się przyczyny opóźnienia oraz wskazuje środki naprawcze podjęte przez zarządcę infrastruktury kolejowej.
4. Jeżeli opóźnienie wynika z wyjątkowej okoliczności, Komisja może zgodzić się na odroczenie stosownego terminu maksymalnie o trzy lata. W razie uzyskania zgody na odroczenie państwo członkowskie wprowadza niezbędne zmiany do swojego krajowego planu wdrożenia, o którym mowa w pkt 7.4.4 załącznika do rozporządzenia (UE) 2016/919, w ciągu jednego miesiąca od przyznania tej zgody.

Wyjątkowa okoliczność, o której mowa w akapicie pierwszym, oznacza sytuację wynikającą z etapu planowania i dotyczącą konkretnych ustaleń geologicznych, ochrony środowiska lub ochrony gatunków, znalezisk archeologicznych, procedur udzielania zezwoleń, wykonania oceny oddziaływania na środowisko zgodnie z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/52/UE ⁽⁴⁾; bądź też sytuację wynikającą z etapu budowy i uzyskiwania zezwolenia, znajdującą się poza kontrolą promotora projektu i nienależącą do kategorii zwykłych rodzajów ryzyka, którymi należy się zająć na szczeblu zarządzania projektem w tego typu projektach.

⁽¹⁾ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE z dnia 17 czerwca 2008 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie (Dz.U. L 191 z 18.7.2008, s. 1).

⁽²⁾ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/797 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei w Unii Europejskiej (Dz.U. L 138 z 26.5.2016, s. 44).

⁽³⁾ Decyzja wykonawcza Komisji 2014/880/UE z dnia 26 listopada 2014 r. w sprawie wspólnych specyfikacji rejestru infrastruktury kolejowej i uchylająca decyzję wykonawczą 2011/633/UE (Dz.U. L 356 z 12.12.2014, s. 489).

⁽⁴⁾ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/52/UE z dnia 16 kwietnia 2014 r. zmieniająca dyrektywę 2011/92/UE w sprawie oceny wpływu wywieranego przez niektóre przedsięwzięcia publiczne i prywatne na środowisko (Dz.U. L 124 z 25.4.2014, s. 1).

5. Jeżeli specyfikacje ERTMS określone w rozporządzeniu (UE) 2016/919 zostaną zmienione przez akt prawny w sposób niekompatybilny, państwa członkowskie przedstawiają Komisji analizę wpływu zastosowania zmienionego odniesienia prawnego na ich sieć oraz na planowanie w zakresie ERTMS bez nieuzasadnionej zwłoki, a najpóźniej do czasu wydania formalnej opinii komitetu, o którym mowa w art. 51 dyrektywy (UE) 2016/797. Jeżeli bezpośredni skutek zmian można wykazać – dla poszczególnych wdrożeń – pod względem kosztów lub harmonogramu, załącznik I zostaje odpowiednio zmieniony.

Artykuł 4

Przegląd

Nie później niż do dnia 31 grudnia 2023 r. Komisja, po konsultacji z państwami członkowskimi oraz z pomocą europejskiego koordynatora ERTMS, o którym mowa w art. 45 rozporządzenia (UE) nr 1315/2013, dokonuje przeglądu terminów wykraczających poza dzień 1 stycznia 2024 r., określonych w załączniku I do niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 5

Odesłania

Odesłania do załącznika III do decyzji 2012/88/UE traktuje się jako odesłania do niniejszego rozporządzenia i odczytuje zgodnie z tabelą korelacji zawartą w załączniku II.

Artykuł 6

Wejście w życie

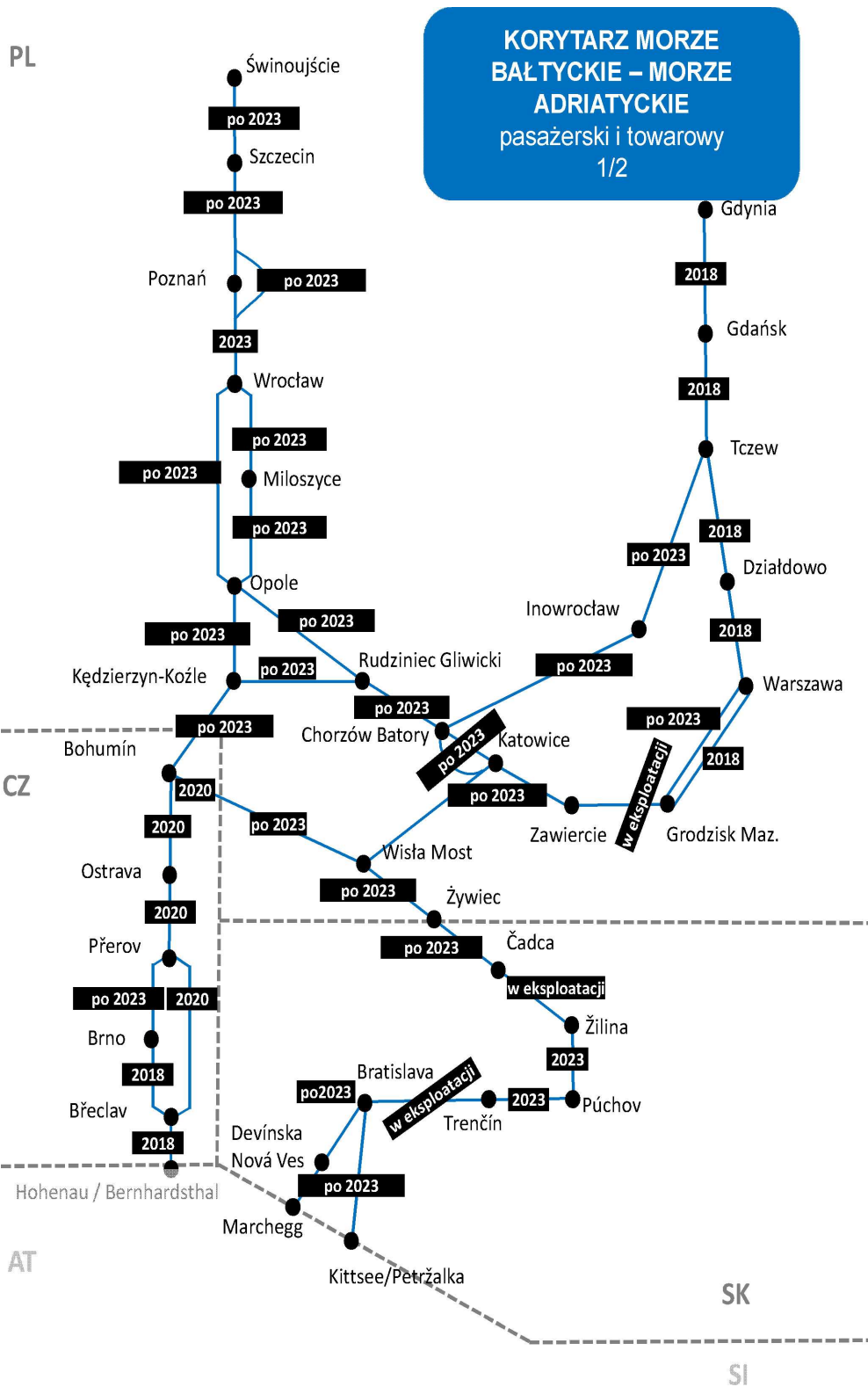
Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie 26 stycznia 2017 r.

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

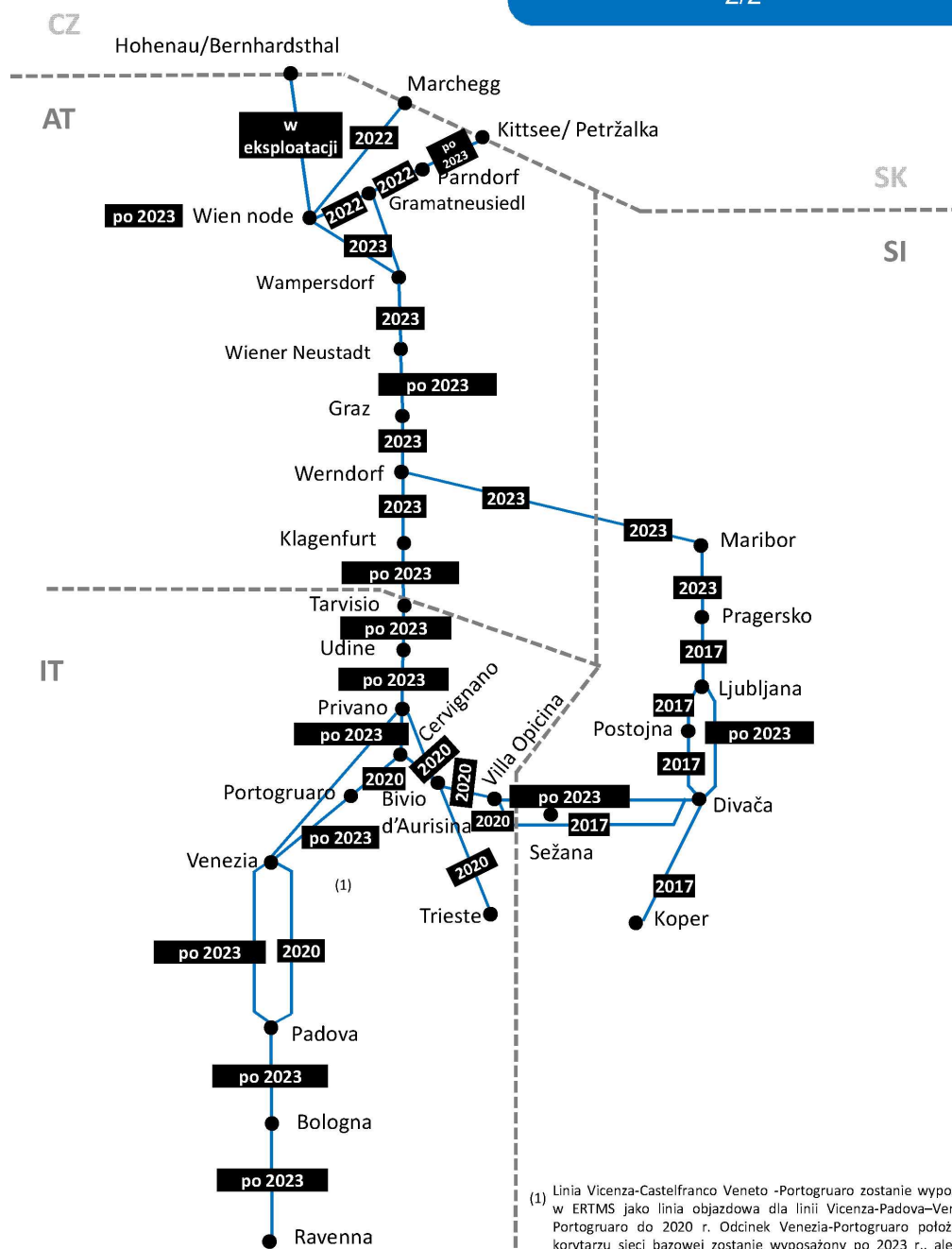
Sporządzono w Brukseli dnia 5 stycznia 2017 r.

W imieniu Komisji
Jean-Claude JUNCKER
Przewodniczący

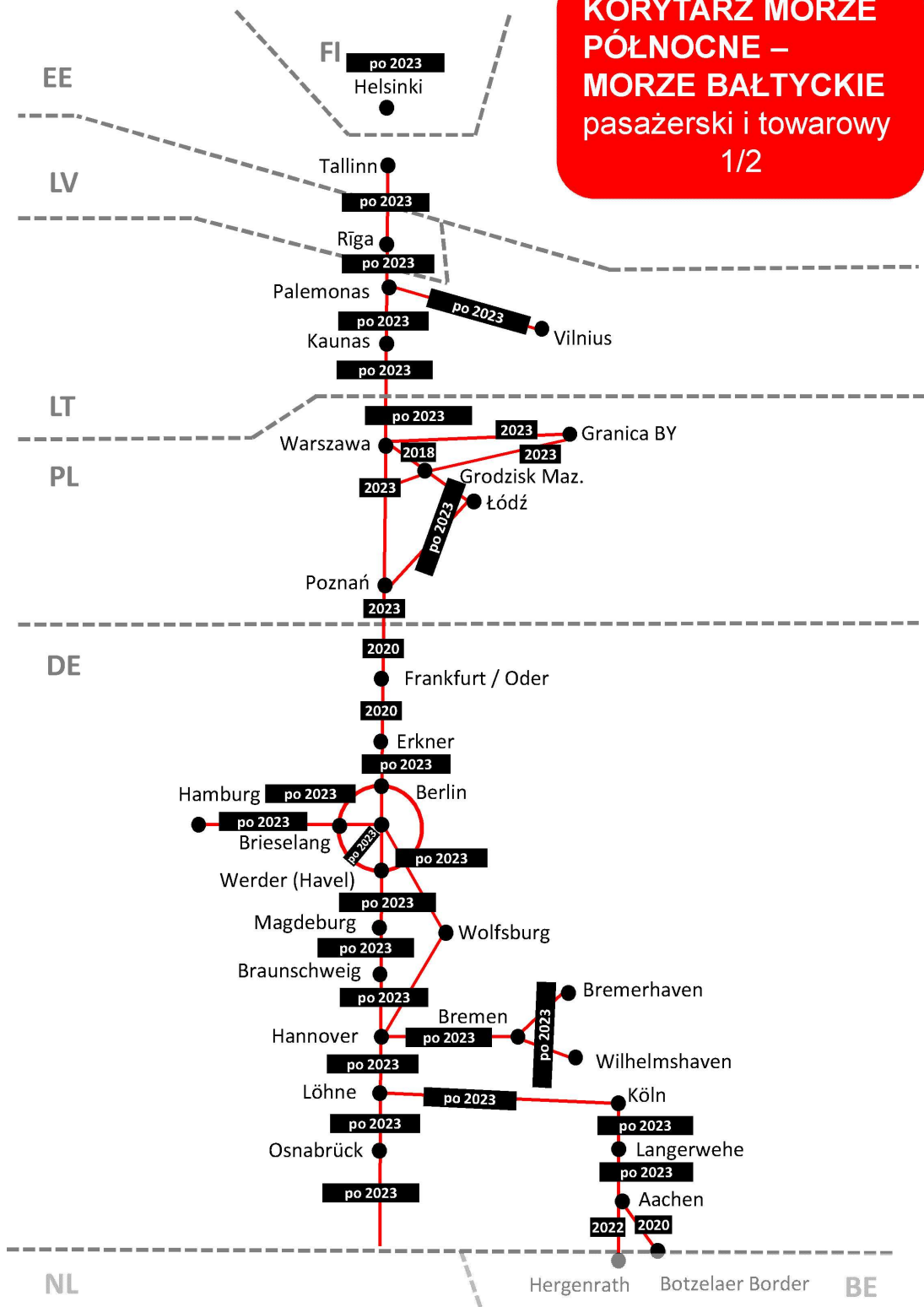
ZAŁĄCZNIK I



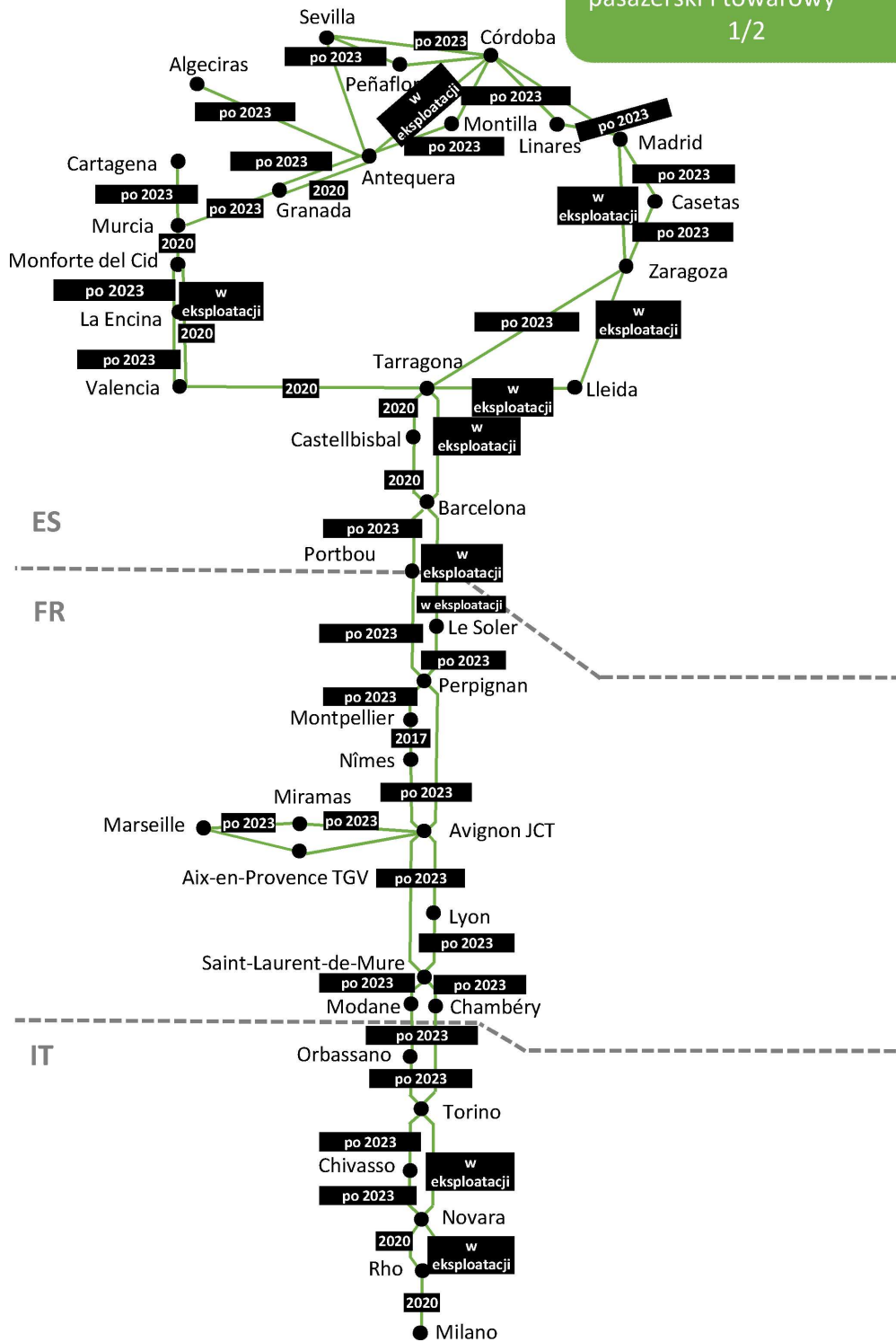
KORYTARZ MORZE BAŁTYCKIE – MORZE ADRIATYCKIE pasażerski i towarowy 2/2



**KORYTARZ MORZE
PÓŁNOCNE –
MORZE BAŁTYCKIE**
pasażerski i towarowy
1/2

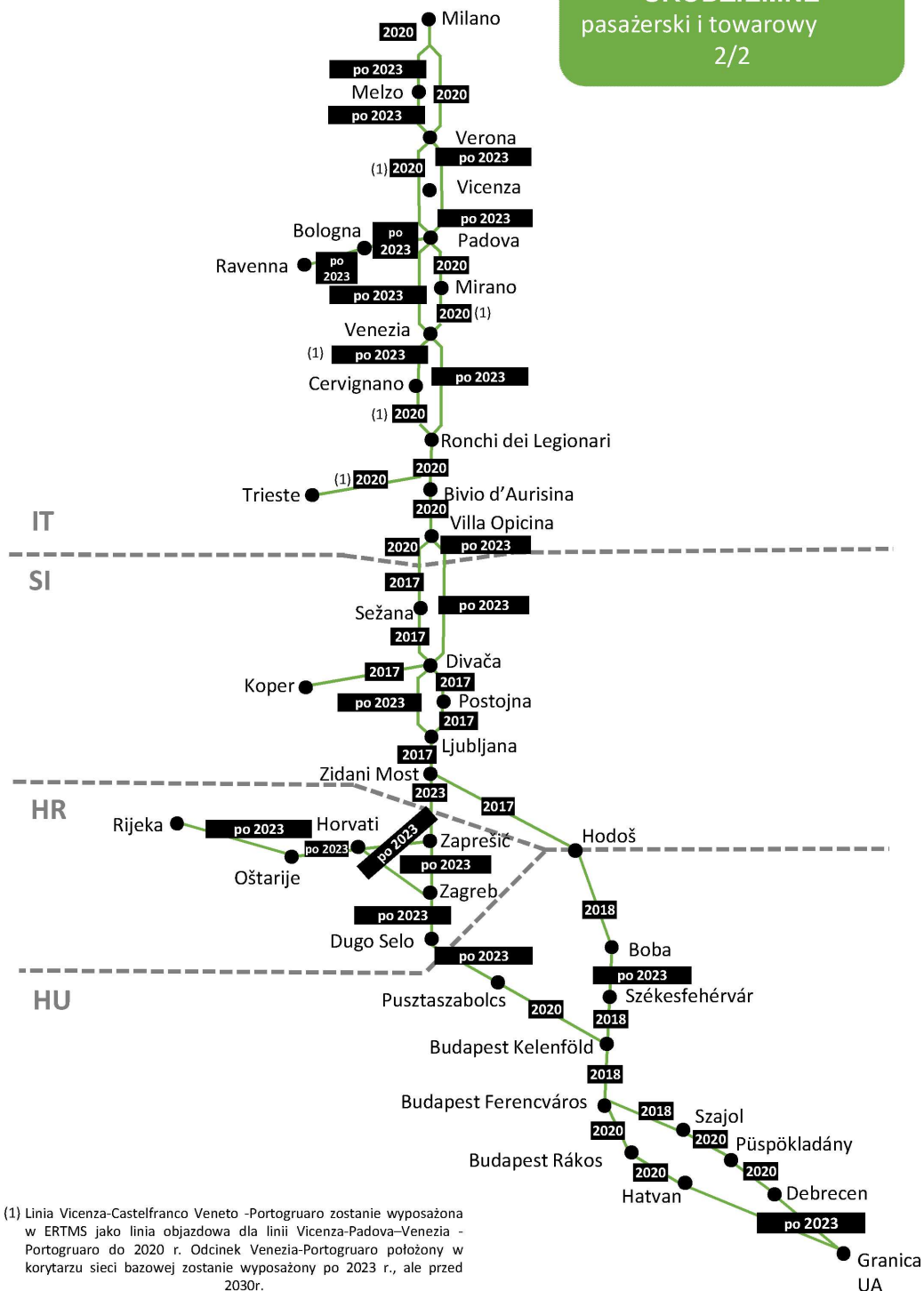


KORYTARZ MORZE ŚRÓDZIEMNE
pasażerski i towarowy
1/2

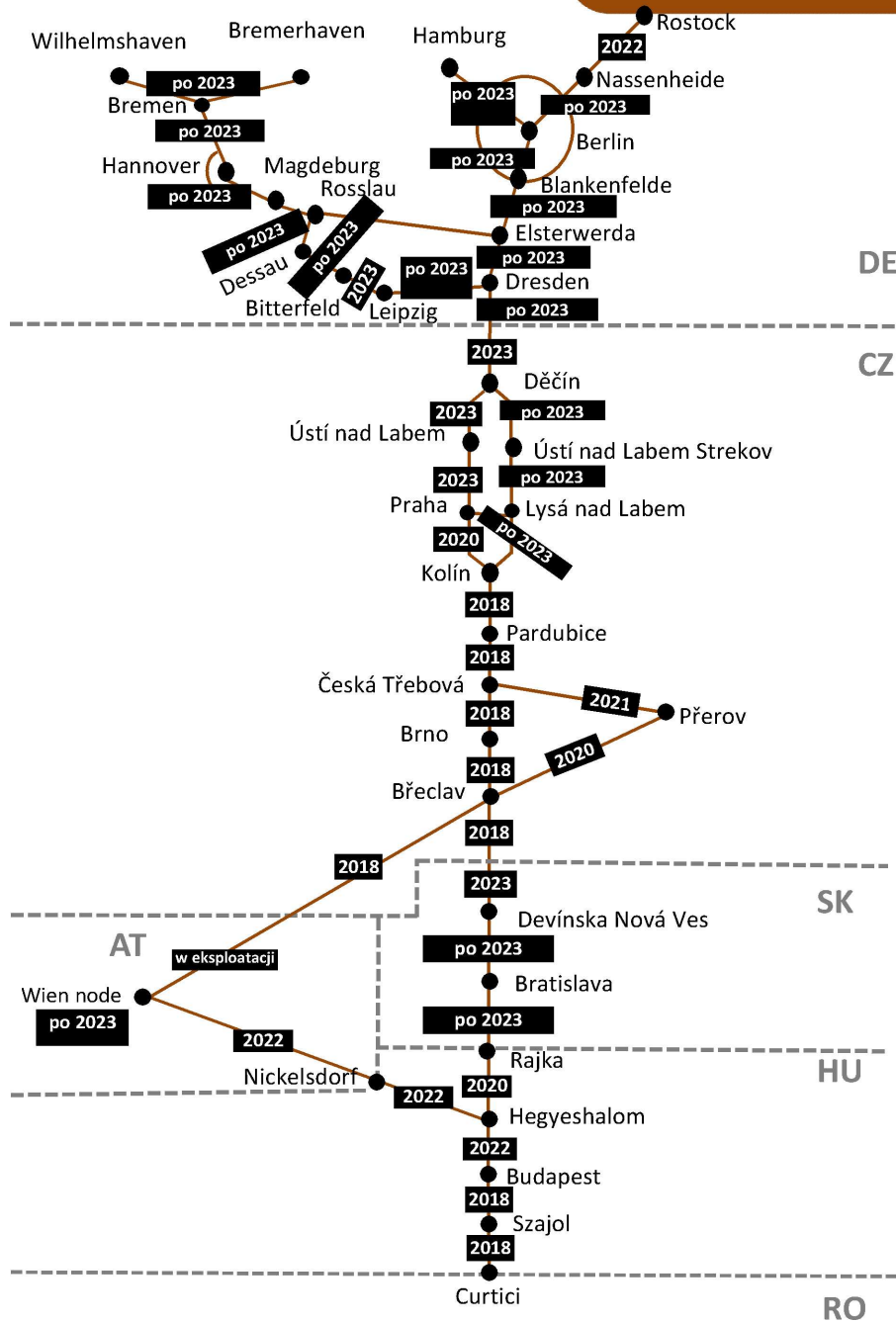


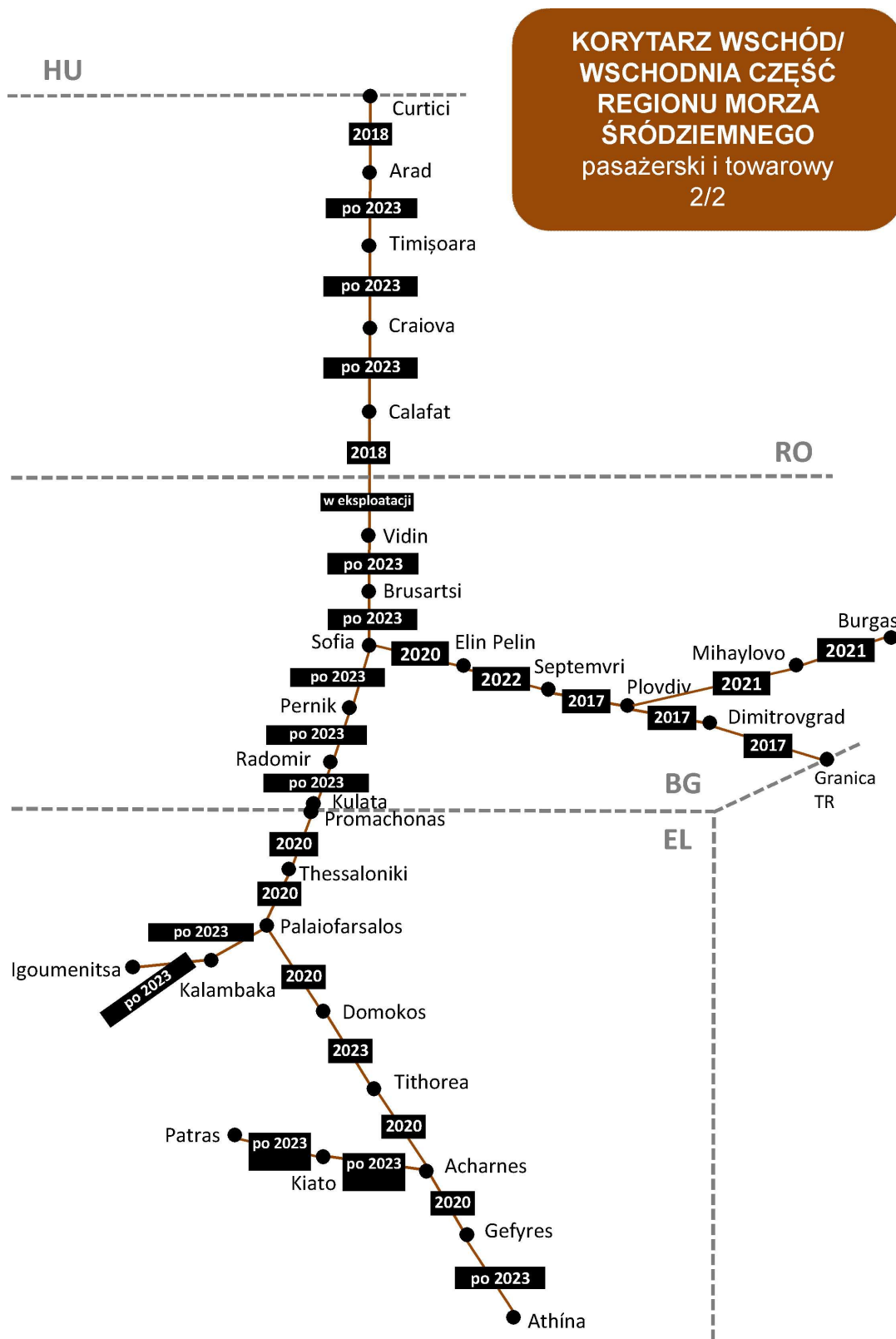
KORYTARZ MORZE ŚRÓDZIEMNE

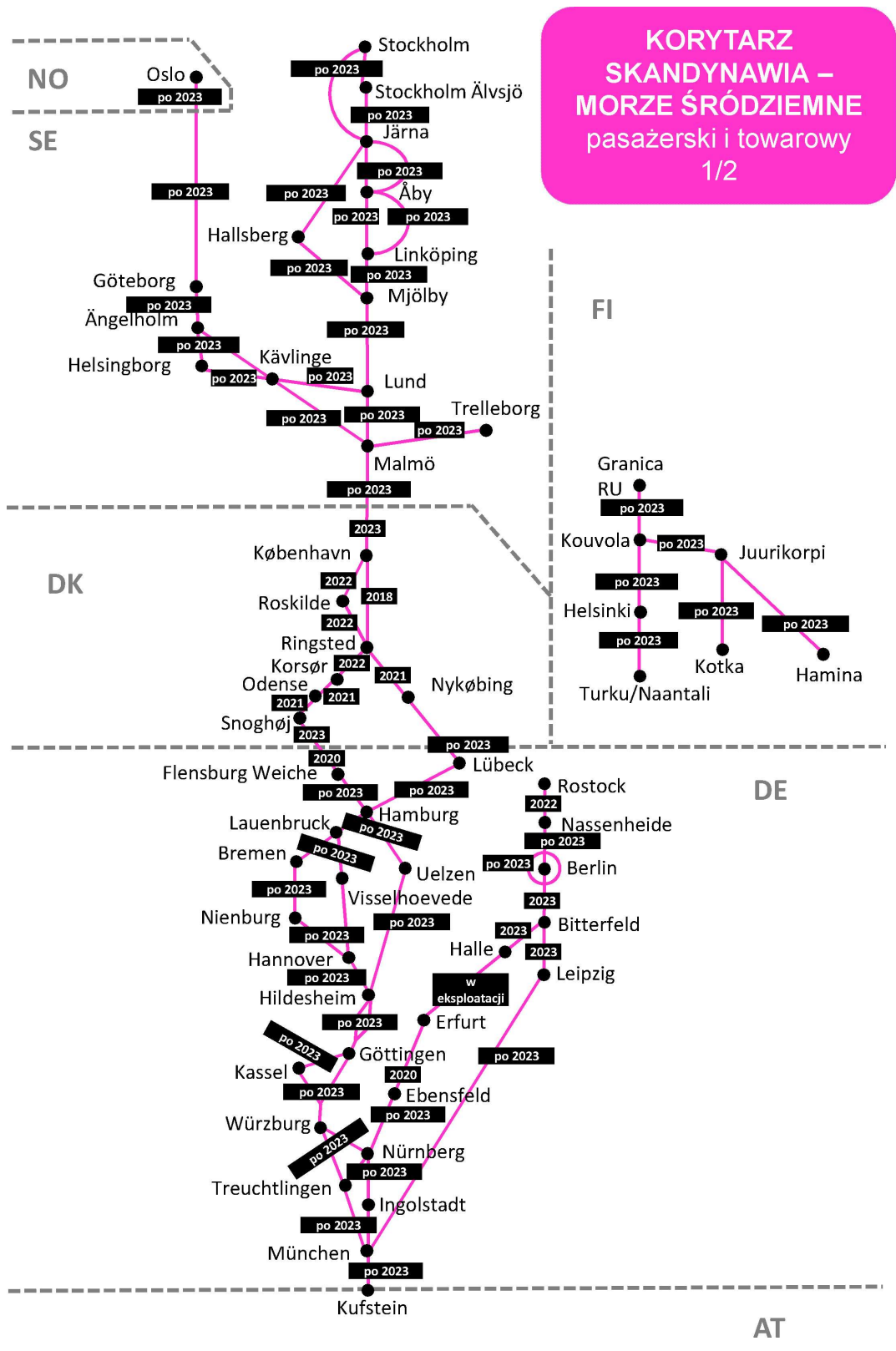
pasażerski i towarowy
2/2



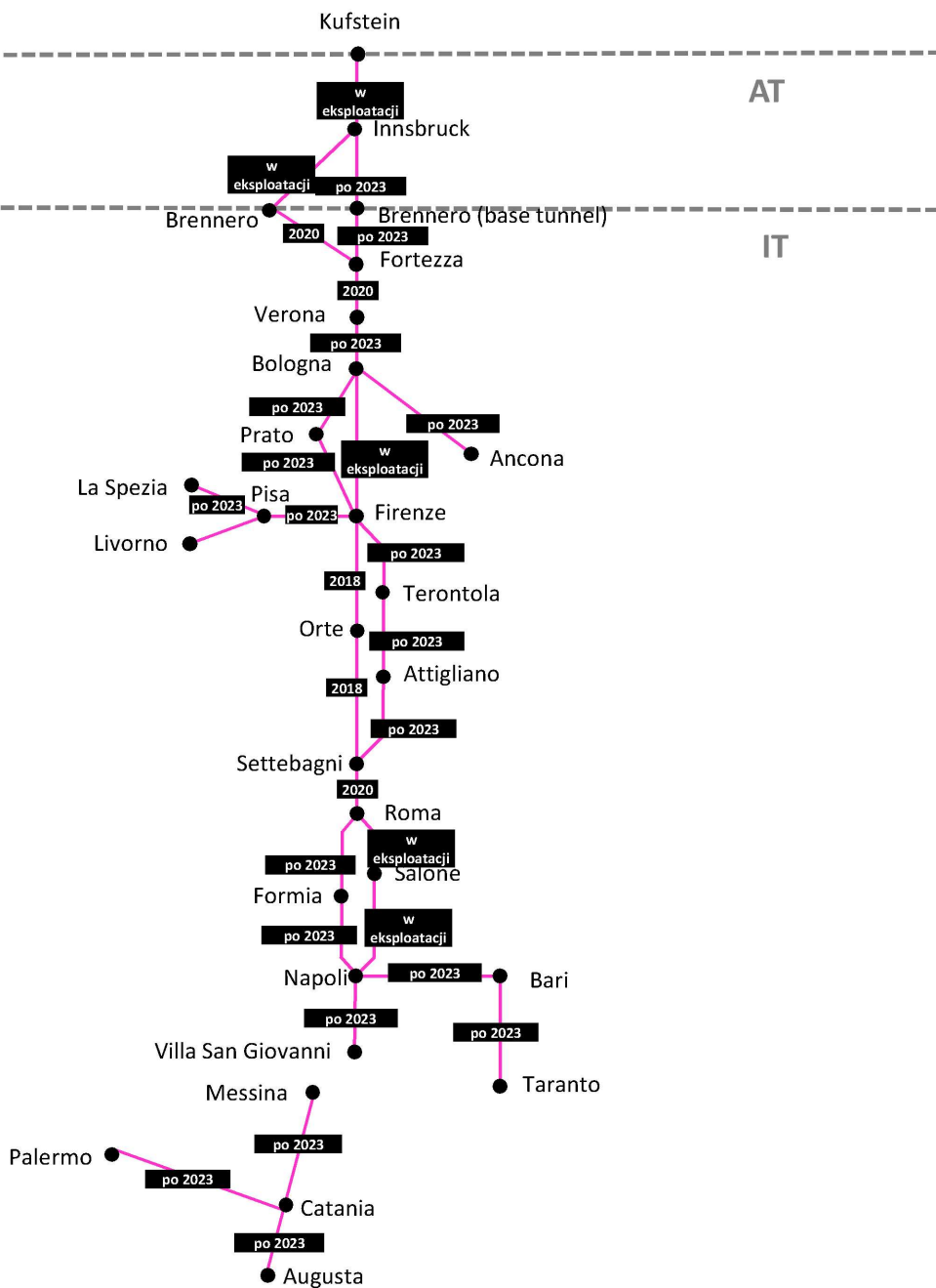
**KORYTARZ WSCHÓD/
WSCHODNIA CZĘŚĆ
REGIONU MORZA
ŚRÓDZIEMNEGO**
pasażerski i towarowy
1/2





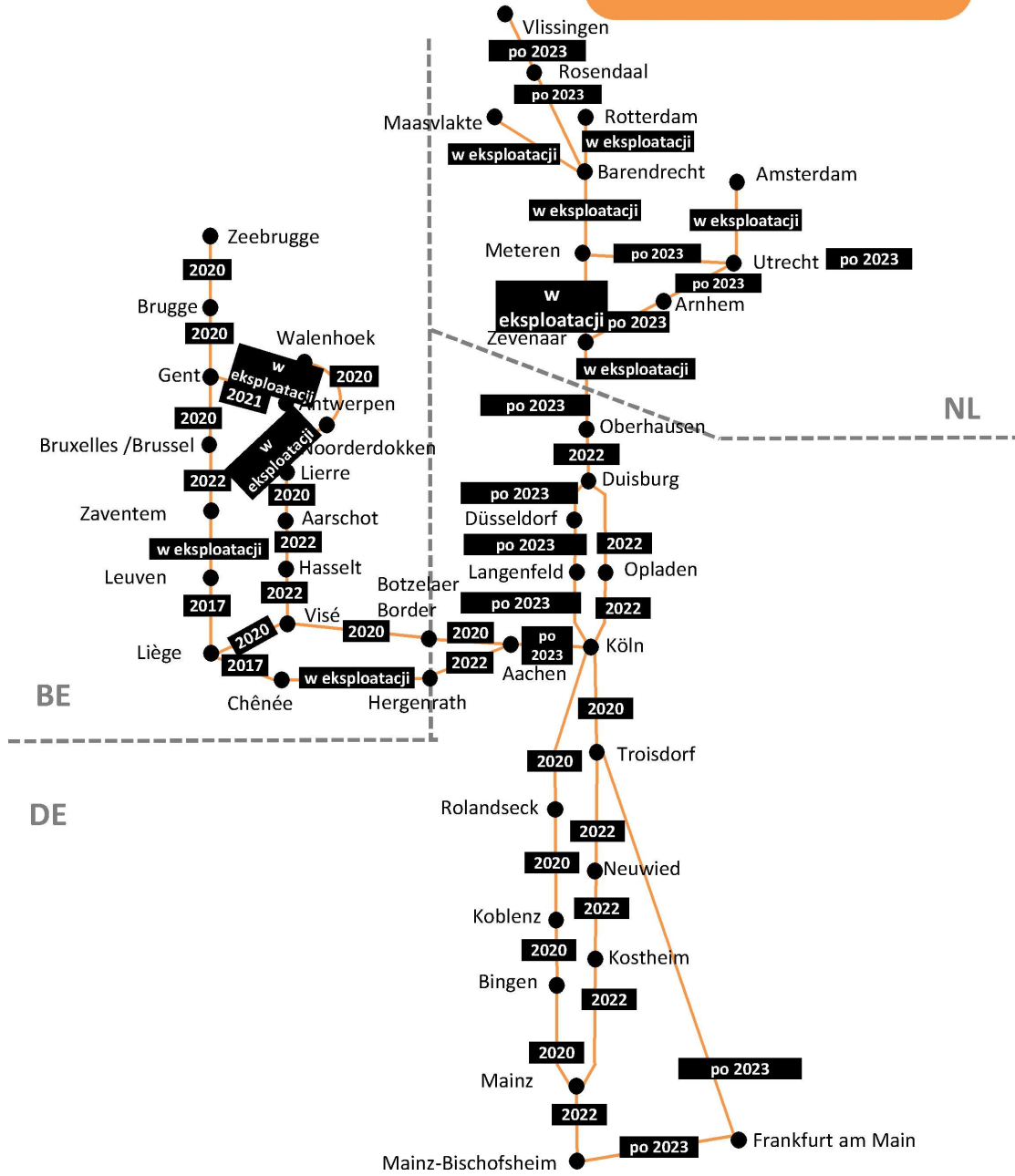


**KORYTARZ
SKANDYNAWIA –
MORZE ŚRÓDZIEMNE**
pasażerski i towarowy
2/2

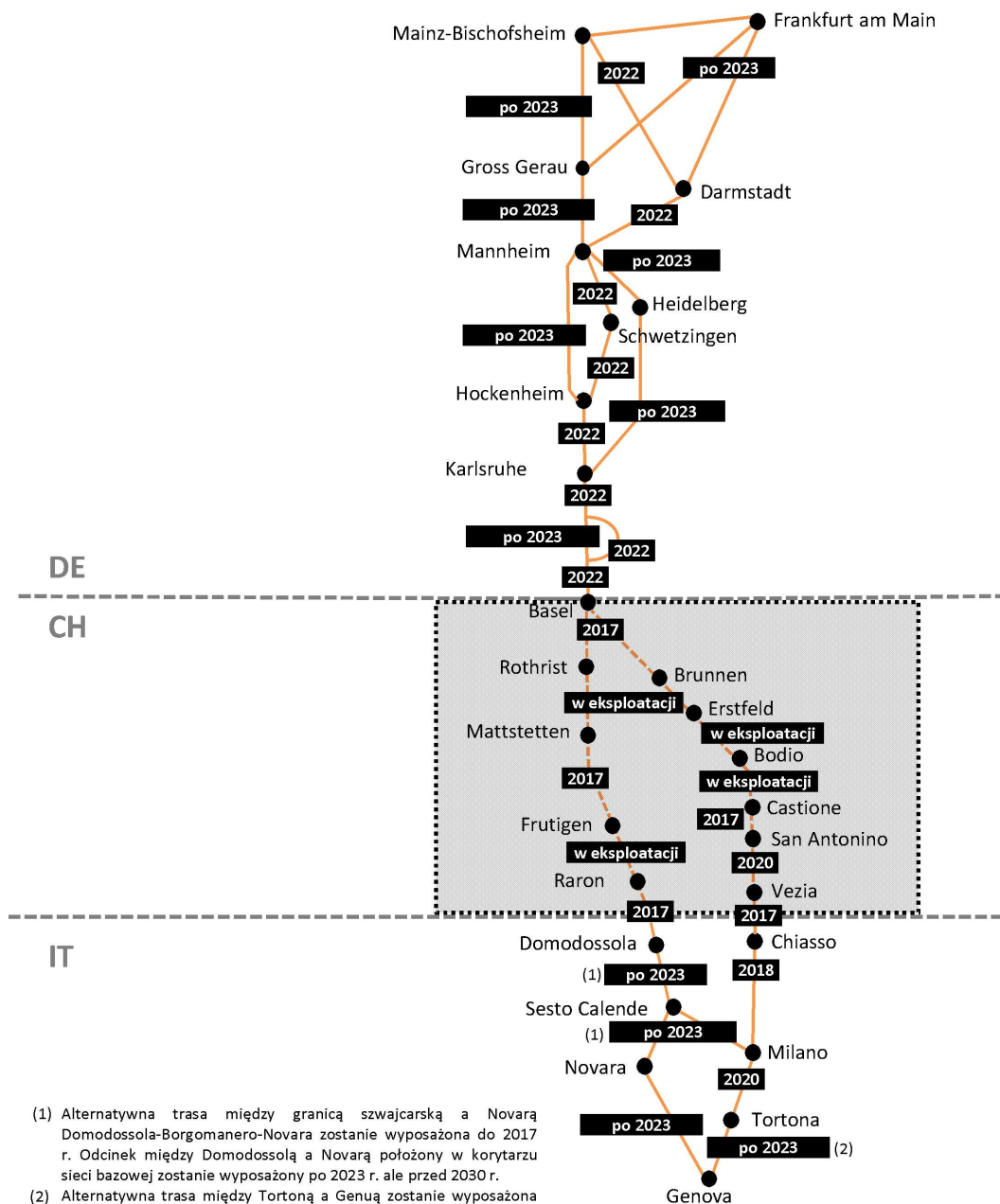


KORYTARZ REN – ALPY

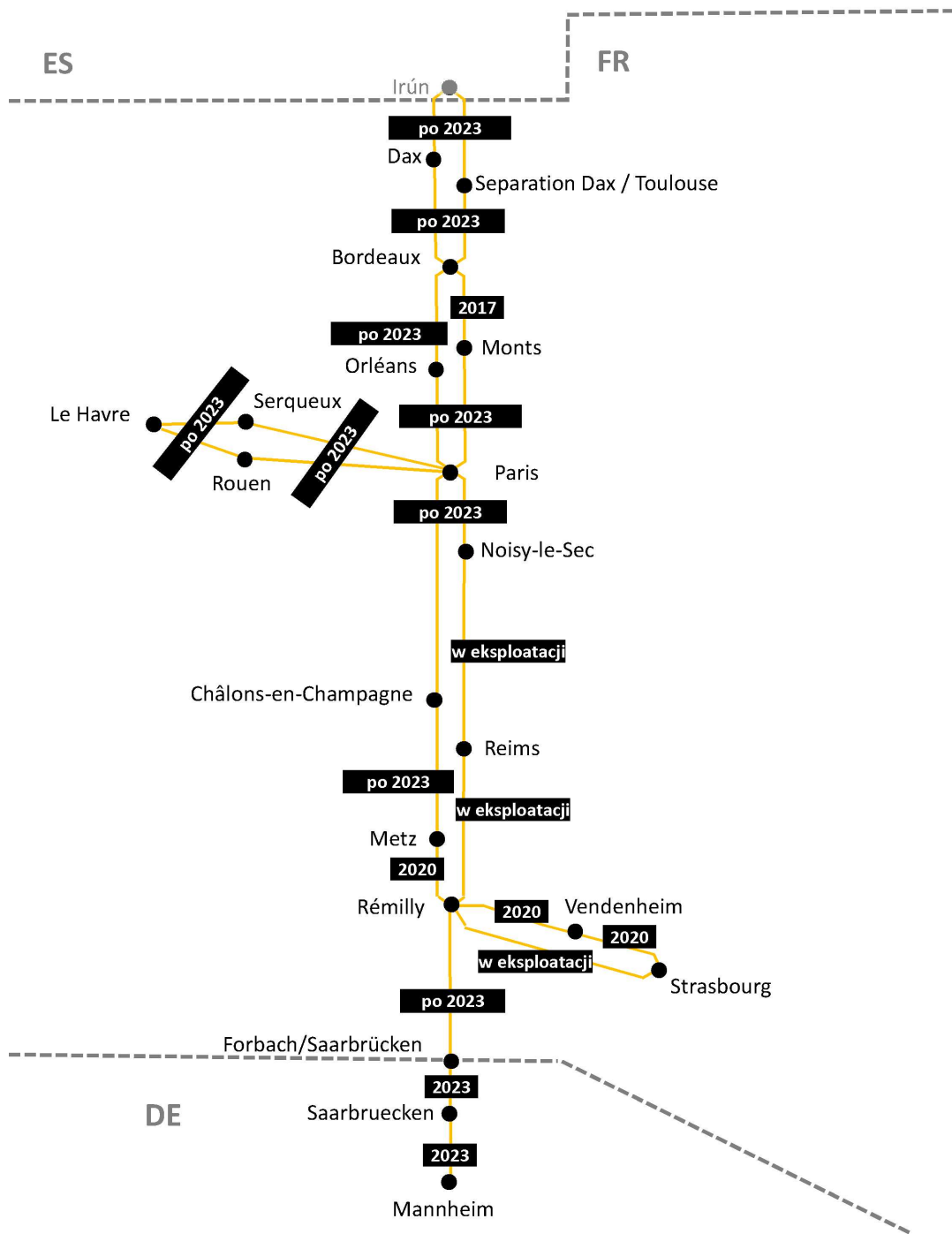
pasażerski i towarowy
1/2



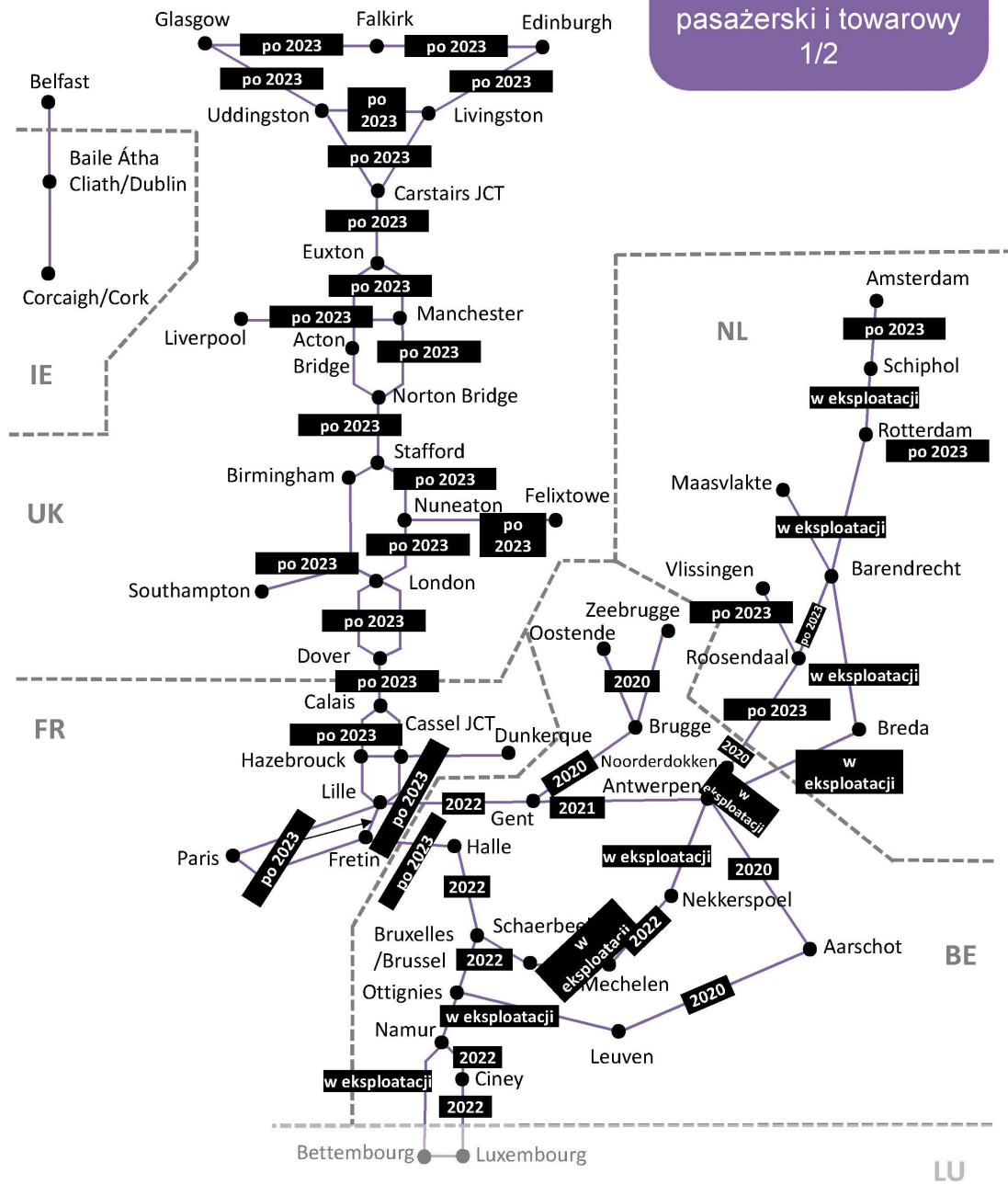
KORYTARZ REN – ALPY pasażerski i towarowy 2/2



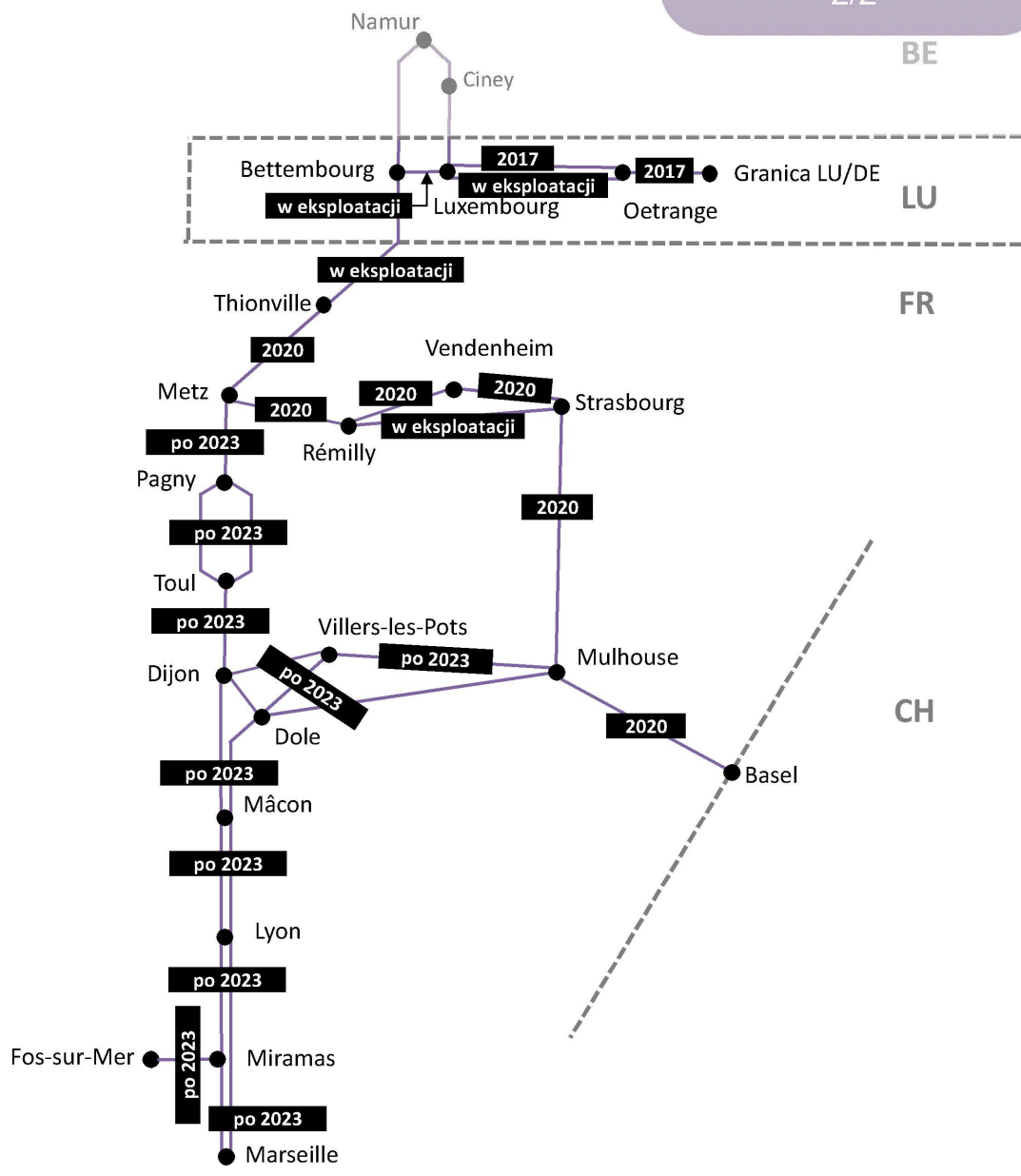
**KORYTARZ ATLANTYK
pasażerski i towarowy
2/2**

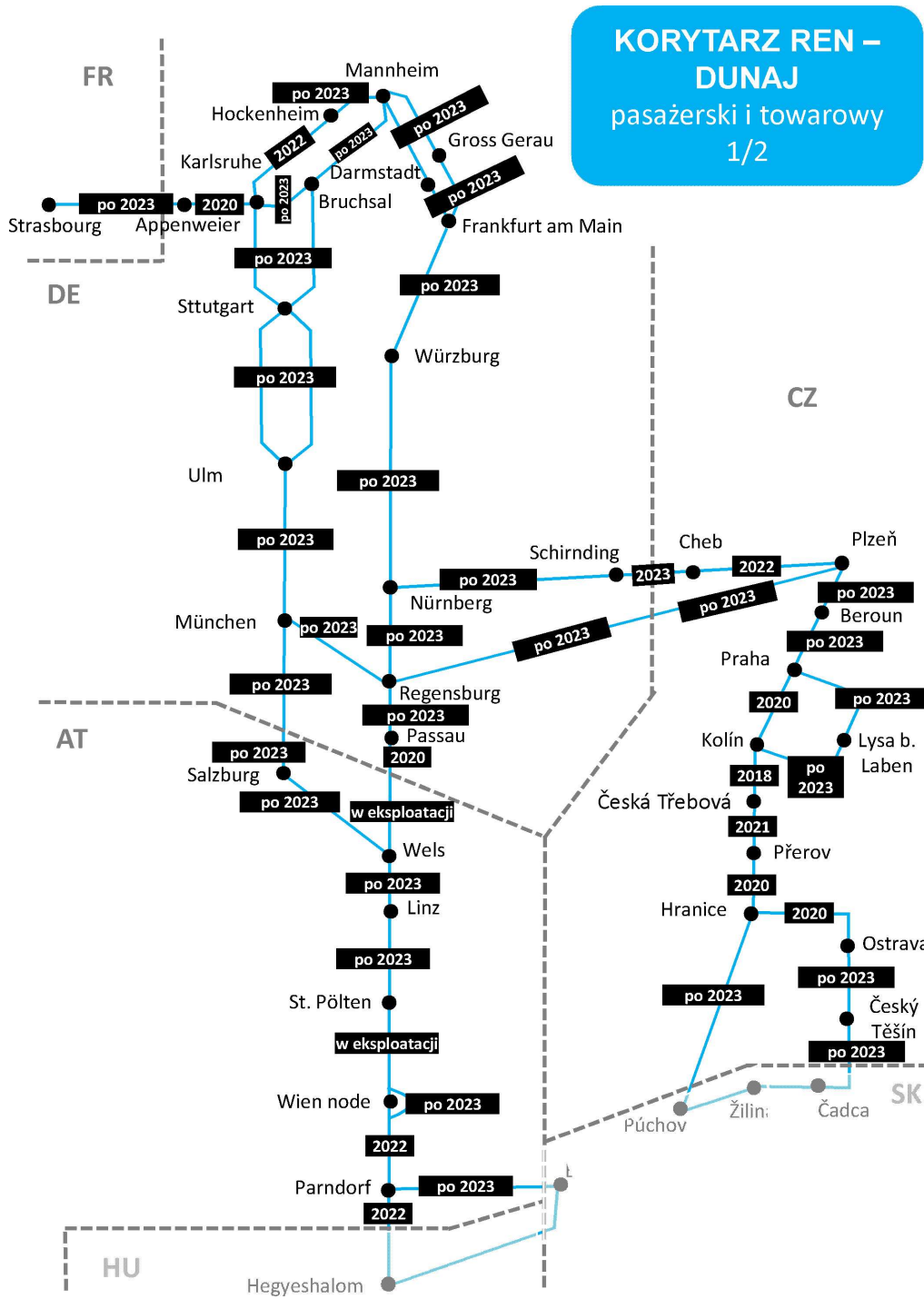


**KORYTARZ MORZE
PÓŁNOCNE –
MORZE
ŚRÓDZIEMNE**
pasażerski i towarowy
1/2



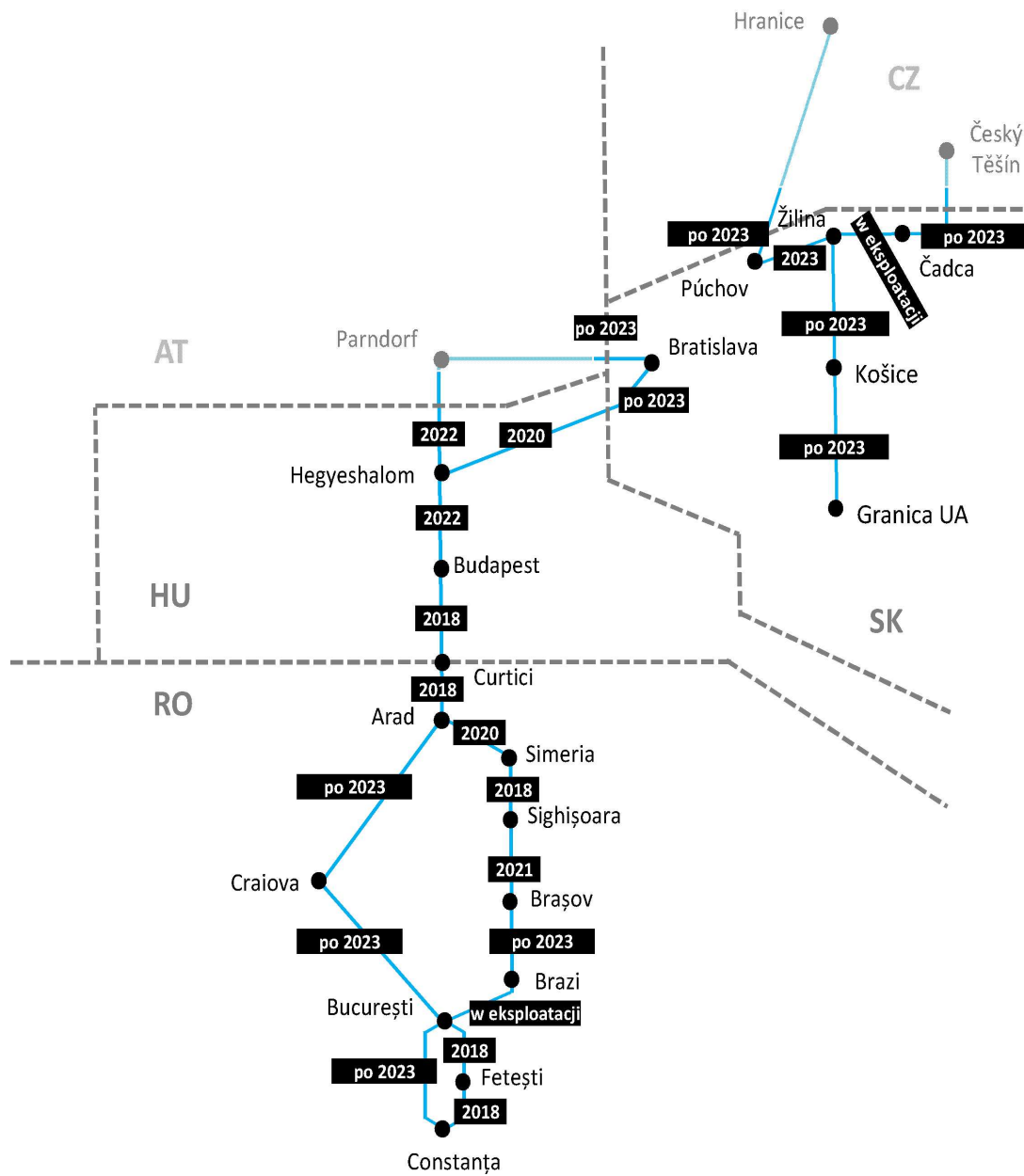
**KORYTARZ MORZE
PÓŁNOCNE –
MORZE
ŚRÓDZIEMNE**
pasażerski i towarowy
2/2





KORYTARZ REN – DUNAJ

pasażerski i towarowy
2/2



ZAŁĄCZNIK II

Tabela korelacji

Decyzja 2012/88/UE	Niniejsze rozporządzenie
pkt 7.3.1 załącznika III	art. 1
pkt 7.3.2 załącznika III	art. 1 i 2
pkt 7.3.2.1 załącznika III	art. 2 ust. 1
pkt 7.3.2.2 załącznika III	art. 2 ust. 1
pkt 7.3.2.4 załącznika III	—
pkt 7.3.2.5 załącznika III	art. 3 ust. 1
pkt 7.3.2.6 załącznika III	art. 3 ust. 2, 3 i 4
pkt 7.3.4 załącznika III	załącznik I
pkt 7.3.5 załącznika III	art. 2 ust. 1