

WSPÓLNE STANOWISKO (WE) NR 12/2008**przyjęte przez Radę w dniu 3 marca 2008 r.****w celu przyjęcia dyrektywy 2008/.../WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia ... zmieniającej dyrektywę 2004/49/WE w sprawie bezpieczeństwa kolei wspólnotowych (dyrektywę w sprawie bezpieczeństwa kolei)****(Tekst mający znaczenie dla EOG)**

(2008/C 122 E/02)

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) W ramach działań zmierzających do utworzenia wspólnego rynku usług transportu kolejowego Rada i Parlament Europejski przyjęły dyrektywę 2004/49/WE ⁽³⁾ ustanawiającą wspólne ramy regulacyjne dla bezpieczeństwa kolei.
- (2) Pierwotnie procedury dopuszczania pojazdów kolejowych do eksploatacji ujęte były w dyrektywie Rady 96/48/WE z dnia 23 lipca 1996 r. w sprawie interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości ⁽⁴⁾ i dyrektywie 2001/16/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 19 marca 2001 r. w sprawie interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych ⁽⁵⁾ — w odniesieniu do nowych lub modernizowanych części wspólnotowego systemu kolei — oraz w dyrektywie 2004/49/WE w odniesieniu do pojazdów już użytkowanych. Zgodnie z lepszymi uregulowaniami prawnymi oraz w celu uproszczenia i unowocześnienia

prawodawstwa Wspólnoty, wszystkie przepisy dotyczące zezwoleń na eksploatację pojazdów kolejowych powinny zostać ujęte w jednym tekście prawnym. Obecny art. 14 dyrektywy 2004/49/WE powinien zatem zostać skreślony, a w dyrektywie 2008/... Parlamentu Europejskiego i Rady WE z dnia ... w sprawie interoperacyjności wspólnotowego systemu kolei ⁽⁶⁾, zwanej dalej „dyrektywą w sprawie interoperacyjności kolei”, która zastąpiła dyrektywę 96/48/WE i 2001/16/WE, powinien zostać zawarty nowy przepis dotyczący zezwoleń na eksploatację pojazdów już użytkowanych.

- (3) Z wejściem w życie w dniu 1 lipca 2006 r. Konwencji o międzynarodowym przewozie kolejami (COTIF) z roku 1999 zaczęły obowiązywać nowe przepisy regulujące umowy użytkowania pojazdów. Zgodnie z załącznikiem do tej konwencji dotyczącym umów użytkowania pojazdów CUV (*Uniform Rules concerning Contracts of Use of Vehicles in International Rail Traffic*) posiadacze wagonów nie mają już obowiązku rejestrowania swoich wagonów w przedsiębiorstwie kolejowym. Poprzednia umowa *Regolamento Internazionale Veicoli* (RIV) między przedsiębiorstwami kolejowymi przestała obowiązywać i została częściowo zastąpiona nową prywatną i dobrowolną umową (*General Contract of Use for Wagons*, GCU) między przedsiębiorstwami kolejowymi i posiadaczami wagonów; na jej mocy ci ostatni są odpowiedzialni za utrzymanie swoich wagonów. W celu odzwierciedlenia tych zmian i ułatwienia wykonywania dyrektywy 2004/49/WE w zakresie dotyczącym certyfikacji przedsiębiorstw kolejowych w zakresie bezpieczeństwa, należy zdefiniować pojęcie „posiadacza” i pojęcie „podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie”, a także określić stosunek między tymi podmiotami a przedsiębiorstwami kolejowymi.

⁽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. (dotychczas nieopublikowane w Dzienniku Urzędowym) oraz stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia ... (dotychczas nieopublikowane w Dzienniku Urzędowym).

⁽³⁾ Dyrektywa 2004/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie bezpieczeństwa kolei wspólnotowych oraz zmieniająca dyrektywę Rady 95/18/WE w sprawie przyznawania licencji przedsiębiorstwom kolejowym, oraz dyrektywę 2001/14/WE w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej oraz certyfikację w zakresie bezpieczeństwa (Dyrektywa w sprawie bezpieczeństwa kolei) (Dz.U. L 164 z 30.4.2004, str. 44). Wersja sprostowana opublikowana w Dz.U. L 220 z 21.6.2004, str. 16.

⁽⁴⁾ Dz.U. L 235 z 17.9.1996, str. 6. Dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą Komisji 2007/32/WE (Dz.U. L 141 z 2.6.2007, str. 63).

⁽⁵⁾ Dz.U. L 110 z 20.4.2001, str. 1. Dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą Komisji 2007/32/WE.

- (4) Definicja posiadacza powinna być jak najbliższa definicji użytej w konwencji COTIF z roku 1999. Posiadaczami pojazdów może być wiele podmiotów, na przykład: właściciel, spółka prowadząca działalność z wykorzystaniem taboru wagonowego, spółka dzierżąca pojazdy przedsiębiorstwu kolejowemu, przedsiębiorstwo kolejowe lub zarządca infrastruktury używający pojazdów w celach utrzymania swojej infrastruktury. Podmioty te sprawują nad pojazdem kontrolę do celów wykorzystywania go jako środka transportu przez przedsiębiorstwo kolejowe i zarządców infrastruktury. W celu uniknięcia wątpliwości, posiadacza należy jednoznacznie oznaczyć w krajowym rejestrze pojazdów (KRP) określonym w art. 33 dyrektywy w sprawie interoperacyjności kolei.

⁽⁶⁾ Dz.U. ...

- (5) Przed dopuszczeniem pojazdu do eksploatacji lub rozpoczęciem użytkowania go w sieci należy oznaczyć w KRP podmiot odpowiedzialny za jego utrzymanie. Posiadaczem i podmiotem odpowiedzialnym za utrzymanie może być ta sama osoba fizyczna lub prawna. Niemniej w wyjątkowych przypadkach takich, jak na przykład pojazdów, które zostały po raz pierwszy dopuszczone do eksploatacji w państwie trzecim, pojazdów holowanych w celu dopuszczenia ich do eksploatacji w innym punkcie sieci lub wykonujących specjalne usługi transportowe, oznaczenie podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie nie jest możliwe lub celowe. W takich wyjątkowych przypadkach właściwy krajowy organ odpowiedzialny za bezpieczeństwo powinien mieć możliwość dopuszczania pojazdów do sieci, dla której jest organem właściwym, bez przypisywania im podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie.
- (6) Jeżeli wyżej wymienionym podmiotem odpowiedzialnym za utrzymanie jest przedsiębiorstwo kolejowe lub zarządca infrastruktury, jego system zarządzania bezpieczeństwem zawiera już system utrzymania, dlatego podmiot taki nie wymaga dodatkowej certyfikacji. Jeżeli podmiotem odpowiedzialnym za utrzymanie nie jest przedsiębiorstwo kolejowe ani zarządca infrastruktury, to można mu przyznać certyfikat zgodnie z systemem wypracowanym przez Europejską Agencję Kolejową i przyjętym przez Komisję. Certyfikat przyznany temu podmiotowi gwarantowałby, że wymogi niniejszej dyrektywy związane z utrzymaniem są spełnione w odniesieniu do każdego pojazdu, za który podmiot ten jest odpowiedzialny. Ten certyfikat powinien być ważny na terenie całej Wspólnoty.
- (7) Wymogi związane z utrzymaniem opracowuje się w kontekście dyrektywy o interoperacyjności kolei, zwłaszcza jako część technicznych specyfikacji interoperacyjności (TSI) odnoszących się do taboru. W wyniku wejścia niniejszej dyrektywy w życie pojawia się potrzeba zapewnienia spójności między tymi TSI a wymogami związanymi z certyfikacją podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie, które mają zostać przyjęte przez Komisję. Komisja osiągnie to przez zmianę, w odpowiednich przypadkach, odnośnych TSI, stosując procedurę przewidzianą w dyrektywie w sprawie interoperacyjności kolei.
- (8) W związku z tym, że cel niniejszej dyrektywy, mianowicie dalsze doskonalenie i poprawa bezpieczeństwa kolei wspólnotowych, nie może zostać osiągnięty w wystarczający sposób przez państwa członkowskie, a ze względu na rozmiar działań może być 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 niniejsza dyrektywa nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tego celu.
- (9) Środki niezbędne do wdrożenia dyrektywy 2004/49/WE powinny zostać przyjęte zgodnie z decyzją Rady 1999/468/WE z dnia 28 czerwca 1999 r. ustanawiającą warunki wykonywania uprawnień wykonawczych przyznanych Komisji ⁽¹⁾.
- (10) W szczególności należy przyznać Komisji uprawnienia do przeglądu i dostosowania załączników do dyrektywy 2004/49/WE, do przyjęcia i przeglądu wspólnych metod bezpieczeństwa i wspólnych celów w zakresie bezpieczeństwa, a także do wprowadzenia systemu certyfikacji w zakresie utrzymania. Ponieważ środki te mają zasięg ogólny i mają na celu zmianę elementów innych niż istotne dyrektywy 2004/49/WE między innymi poprzez uzupełnienie jej nowymi elementami innymi niż istotne, środki te muszą zostać przyjęte zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, określoną w art. 5a decyzji 1999/468/WE.
- (11) Państwo członkowskie, które nie ma systemu kolei i które nie przewiduje posiadania takiego systemu w najbliższej przyszłości, byłoby obciążone nieproporcjonalnym i bezcelowym obowiązkiem, gdyby miało transponować i wdrożyć niniejszą dyrektywę. Dlatego takie państwo członkowskie powinno być zwolnione z obowiązku transpozycji i wdrożenia niniejszej dyrektywy, dopóki nie powstanie w nim system kolei.
- (12) Zgodnie z pkt. 34 Porozumienia międzyinstytucjonalnego w sprawie lepszego stanowienia prawa ⁽²⁾ zachęca się państwa członkowskie do sporządzania, dla ich własnych celów i w interesie Wspólnoty, własnych tabel, które w możliwie najszerszym zakresie odzwierciedlają korelacje pomiędzy niniejszą dyrektywą a środkami transpozycji, oraz do podawania ich do wiadomości publicznej.
- (13) Dyrektywa 2004/49/WE powinna zatem zostać odpowiednio zmieniona,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

Artykuł 1

Zmiany

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

1) W art. 3 dodaje się następujące litery:

„s) »posiadacz« oznacza osobę fizyczną lub prawną, która, będąc właścicielem pojazdu lub mając prawo do użytkowania go, eksploatuje ten pojazd jako środek transportu i jest jako taka zarejestrowana w krajowym rejestrze pojazdów (KRP) określonym w art. 33 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/.../WE z dnia ... w sprawie interoperacyjności wspólnotowego systemu kolei (*), zwanej dalej »dyrektywą w sprawie interoperacyjności kolei«;

t) »podmiot odpowiedzialny za utrzymanie« oznacza podmiot odpowiedzialny za utrzymanie pojazdu, zarejestrowany jako taki w KRP;

⁽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.

- u) »pojazd« oznacza pojazd kolejowy zdolny do poruszania się na własnych kołach po liniach kolejowych, z napędem lub bez. Pojazd składa się z co najmniej jednego podsystemu strukturalnego i funkcjonalnego lub z części takich podsystemów.

(*) Dz.U. L”

- 2) W art. 4 ust. 4 wyrazy „właściciel wagonów” zastępuje się wyrazem „posiadacz”.
- 3) Art. 5 ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. W terminie do dnia 30 kwietnia 2009 r. załącznik I zostaje poddany przeglądowi, w szczególności w celu uwzględnienia w nim wspólnych definicji CSI oraz wspólnych metod obliczania kosztów wypadków. Środek ten, mający na celu zmianę innych niż istotne elementów niniejszej dyrektywy, przyjmuje się zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 27 ust. 2a.”.

- 4) W art. 6 wprowadza się następujące zmiany:

- a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Początkowy pakiet CMS obejmujący jako minimum metody opisane w ust. 3 lit. a) Komisja przyjmuje przed dniem 30 kwietnia 2008 r. Zostaje on opublikowany w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Drugi pakiet CMS obejmujący pozostałe metody opisane w ust. 3 Komisja przyjmuje przed dniem 30 kwietnia 2010 r. Zostaje on opublikowany w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Środki te, których celem jest zmiana elementów innych niż istotne niniejszej dyrektywy poprzez jej uzupełnienie, przyjmowane są zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 27 ust. 2a.”;

- b) ust. 3 lit. c) otrzymuje brzmienie:

„c) metod sprawdzania — w zakresie nieobjętym dotychczas przez TSI — czy podsystemy strukturalne sieci kolei są eksploatowane i utrzymywane zgodnie z odpowiednimi zasadniczymi wymaganiami.”;

- c) ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„4. CSM są regularnie uaktualniane, z uwzględnieniem doświadczeń zebranych przy ich stosowaniu oraz globalnego rozwoju bezpieczeństwa kolei, a także zobowiązań Państw Członkowskich ustanowionych w art. 4 ust. 1. Środek ten, mający na celu zmianę elementów innych niż istotne niniejszej dyrektywy, między innymi poprzez jej uzupełnienie, przyjmowany jest zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 27 ust. 2a.”.

- 5) W art. 7 wprowadza się następujące zmiany:

- a) ust. 3 akapity pierwszy i drugi otrzymują brzmienie:

„Pierwszy pakiet projektowanych CST jest oparty na sprawdzeniu istniejących wymagań i stanu bezpieczeństwa w Państwach Członkowskich i zapewnia, aby w żadnym Państwie Członkowskim aktualny poziom bezpieczeństwa systemu kolejowego nie obniżył się. CST zostają przyjęte przez Komisję w terminie do dnia 30 kwietnia 2009 r. i zostają opublikowane w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*. Środek ten, mający na celu zmianę elementów innych niż istotne niniejszej dyrektywy, między innymi poprzez jej uzupełnienie, przyjmowany jest zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 27 ust. 2a.

Drugi pakiet projektowanych CST opiera się na doświadczeniu uzyskanym przy opracowywaniu i wdrażaniu pierwszego pakietu CST. Odzwierciedla on te obszary priorytetowe, w których należy jeszcze podnieść poziom bezpieczeństwa. Komisja przyjmuje CST w terminie do dnia 30 kwietnia 2011 r. oraz publikuje je w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*. Środek ten, mający na celu zmianę elementów innych niż istotne niniejszej dyrektywy, między innymi poprzez jej uzupełnienie, przyjmowany jest zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 27 ust. 2a.”;

- b) ust. 5 otrzymuje brzmienie:

„5. CST są regularnie uaktualniane, z uwzględnieniem globalnego rozwoju bezpieczeństwa kolei. Środek ten, mający na celu zmianę elementów innych niż istotne niniejszej dyrektywy, między innymi poprzez jej uzupełnienie, przyjmowany jest zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 27 ust. 2a.”.

- 6) W art. 10 wprowadza się następujące zmiany:

- a) ust. 1 akapit drugi otrzymuje brzmienie:

„Certyfikat bezpieczeństwa ma stanowić dowód, że przedsiębiorstwo kolejowe ustanowiło system zarządzania bezpieczeństwem i jest w stanie spełniać wymagania zawarte w TSI i innych właściwych przepisach Wspólnoty i przepisach krajowych na potrzeby kontroli zagrożeń i bezpiecznego świadczenia usług transportowych w sieci.”;

- b) ust. 2 lit. b) otrzymuje brzmienie:

„b) certyfikacji potwierdzającej akceptację uregulowań przyjętych przez przedsiębiorstwo kolejowe w celu spełnienia konkretnych wymagań niezbędnych dla bezpiecznego świadczenia usług transportowych na przedmiotowej sieci. Wymagania te mogą odnosić się do stosowania TSI i krajowych przepisów bezpieczeństwa, łącznie z przepisami dotyczącymi eksploatacji sieci, uznawania świadectw personelu oraz wydawania zezwoleń na dopuszczenie do eksploatacji pojazdów użytkowanych przez przedsiębiorstwa kolejowe. Certyfikacja opiera się na dokumentacji złożonej przez przedsiębiorstwo kolejowe, opisanej w załączniku IV.”.

7) Art. 14 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 14

Utrzymanie pojazdów

1. Każdemu pojazdowi przed dopuszczeniem go do eksploatacji lub rozpoczęciem jego użytkowania w sieci przypisuje się podmiot odpowiedzialny za utrzymanie; podmiot ten jest rejestrowany w KRP zgodnie z art. 33 dyrektywy w sprawie interoperacyjności kolei.

2. Odpowiednie krajowe władze bezpieczeństwa mogą postanowić, w wyjątkowych przypadkach i ograniczając się wyłącznie do swoich właściwych sieci, o zastosowaniu odstępstwa od obowiązku przewidzianego w ust. 1.

3. Bez uszczerbku dla przewidzianej w art. 4 odpowiedzialności przedsiębiorstw kolejowych i zarządców infrastruktury, podmiot odpowiedzialny za utrzymanie zapewnia, za pomocą systemu utrzymania, aby pojazdy były w stanie poruszać się w bezpieczny sposób.

4. Jeżeli podmiotem odpowiedzialnym za utrzymanie jest przedsiębiorstwo kolejowe lub zarządca infrastruktury, to system, o którym mowa w ust. 3 niniejszego artykułu, jest tworzony w ramach systemu zarządzania bezpieczeństwem przewidzianego w art. 9.

5. Jeżeli podmiotem odpowiedzialnym za utrzymanie nie jest przedsiębiorstwo kolejowe ani zarządca infrastruktury, podmiotowi temu można przyznać certyfikat zgodnie z ust. 6.

6. Na podstawie zalecenia Agencji Komisja przyjmuje, do ... (*), środek ustanawiający certyfikację podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie w zakresie obejmującym jego system utrzymania. Środek ten, mający na celu zmianę innych niż istotne elementów niniejszej dyrektywy przez jej uzupełnienie, przyjmuje się zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 27 ust. 2a. Środek ten obejmuje następujące elementy: wymogi dotyczące certyfikacji podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie w oparciu o zatwierdzenie jego systemu utrzymania, formę i termin ważności certyfikatu oraz organ (-y) odpowiedzialny (-e) za jego wydanie, a także mechanizmy kontrolne niezbędne do funkcjonowania tego systemu certyfikacji.

7. Certyfikaty przyznane zgodnie z ust. 6 potwierdzają zgodność z wymogami, o których mowa w ust. 3, i zachowują ważność na całym terytorium Wspólnoty. Jeżeli podmiot odpowiedzialny za utrzymanie nie posiada certyfikatu, przedsiębiorstwo kolejowe lub zarządca infrastruktury zapewniają, za pośrednictwem swojego systemu zarządzania bezpieczeństwem przewidzianego w art. 9, by wszystkie odnośne procedury utrzymania były prawidłowo stosowane.”

(*) Rok od daty wejścia w życie niniejszej dyrektywy.

8) W art. 16 ust. 2 wprowadza się następujące zmiany:

a) lit. a) otrzymuje brzmienie:

„a) zezwalanie na wprowadzanie do eksploatacji podsystemów strukturalnych składających się na system kolei zgodnie z art. 15 dyrektywy w sprawie interoperacyjności kolei oraz kontrolowanie, czy są one eksploatowane i utrzymywane zgodnie z odnośnymi zasadniczymi wymaganiami;”;

b) skreśla się lit. b);

c) lit. g) otrzymuje brzmienie:

„g) nadzór nad prawidłową rejestracją pojazdów w KRP oraz nad dokładnością i aktualnością zawartych w nim informacji związanych z bezpieczeństwem;”.

9) W ust. 18 dodaje się literę w brzmieniu:

„e) odstępstwa zastosowane zgodnie z art. 14 ust. 2.”.

10) Art. 26 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 26

Dostosowywanie załączników

Załączniki są dostosowywane do postępu naukowo-technicznego. Środek ten, mający na celu zmianę innych niż istotne elementów niniejszej dyrektywy, przyjmuje się zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 27 ust. 2a.”.

11) W art. 27 wprowadza się następujące zmiany:

a) dodaje się ustęp w brzmieniu:

„2a. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 5a ust. 1–4 oraz art. 7 decyzji 1999/468/WE, z uwzględnieniem przepisów jej art. 8”;

b) skreśla się ust. 4.

12) W załączniku II skreśla się pkt 3.

Artykuł 2

Wdrożenie i transpozycja

1. Państwa członkowskie wprowadzają w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do stosowania niniejszej dyrektywy do ... (**). Tekst tych przepisów niezwłocznie przedstawiają Komisji.

Środki przyjęte przez państwa członkowskie zawierają odniesienie do niniejszej dyrektywy lub odniesienie takie towarzyszy ich urzędowej publikacji. Metody dokonywania takiego odniesienia ustanawiane są przez państwa członkowskie.

(**) 24 miesiące od daty wejścia w życie niniejszej dyrektywy.

Obowiązki w zakresie transpozycji i wdrożenia niniejszej dyrektywy nie mają zastosowania do Republiki Cypru i Republiki Malty, dopóki na ich terytoriach nie powstanie system kolei.

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

Artykuł 3

Wejście w życie

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

Artykuł 4

Adresaci

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do państw 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 ⁽²⁾ (dalej zwanej dyrektywą w sprawie interoperacyjności kolei);
- wniosek dotyczący rozporządzenia zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 881/2004 ustanawiające Europejską Agencję Kolejową ⁽³⁾ (dalej zwanego rozporządzeniem w sprawie agencji kolejowej).

W dniu 29 listopada 2007 r. Parlament Europejski przyjął opinię w pierwszym czytaniu.

W dniu 3 marca 2008 r. Rada przyjmie wspólne stanowisko. W swoich pracach Rada uwzględniła także opinię Komitetu Ekonomiczno-Społecznego ⁽⁴⁾. 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

Poniżej przedstawiono trzy główne zmiany dokonane przez Radę w stosunku do wniosku Komisji. Ponadto Rada przewiduje wyłączenie dla Cypru i Malty.

2.1 Połączenie wszystkich przepisów dotyczących procedur dopuszczeń w jednym akcie prawnym

Zarówno dyrektywa w sprawie bezpieczeństwa kolei, jak i obecnie obowiązujące dyrektywy w sprawie interoperacyjności kolei zawierają przepisy dotyczące procedur zezwalania na dopuszczanie do eksploatacji pojazdów kolejowych. Pierwsza dyrektywa dotyczy pojazdów, które są już użytkowane, druga — nowych lub zmodernizowanych części wspólnotowego systemu kolei. Zgodnie z

⁽¹⁾ Dz.U. C 126 z 7.6.2007, str. 7.

⁽²⁾ Dz.U. C 126 z 7.6.2007, str. 7.

⁽³⁾ Dz.U. C 126 z 7.6.2007, str. 7.

⁽⁴⁾ Dz.U. C 256 z 27.10.2007, str. 39.

zasadami lepszych uregulowań prawnych, a także w celu uproszczenia prawodawstwa wspólnotowego, Rada umieszcza w jednym akcie prawnym wszystkie przepisy dotyczące zezwoleń na dopuszczanie do eksploatacji pojazdów kolejowych. W tym celu istniejący, ale zmieniony art. 14, nowy art. 14a i nowy załącznik do wniosku zmieniającego dyrektywę w sprawie bezpieczeństwa kolei zostają przeniesione do przekształconej dyrektywy w sprawie interoperacyjności kolei. Parlament zgodził się na to przeniesienie w kontekście porozumienia po pierwszym czytaniu odnośnie do dyrektywy w sprawie interoperacyjności kolei. W związku z tym Rada może co do zasady w pełni zaakceptować poprawki 20, 26 i 27. Ponadto Rada może przychylić się co do zasady do poprawki 18 zważywszy, że w wyniku przeniesienia prawodawca może w zmienionej dyrektywie w sprawie bezpieczeństwa kolei nie robić odwołań do procedur zezwalania na dopuszczanie do eksploatacji.

2.2 Sprecyzowanie ról i obowiązków w odniesieniu do utrzymania

W wyniku wejścia w życie w dniu 1 lipca 2006 r. nowej Konwencji o międzynarodowym przewozie kolejami (COTIF) posiadacze wagonów nie mają już obowiązku rejestracji swoich wagonów w przedsiębiorstwach kolejowych. W odpowiedzi na to, a także by umożliwić przedsiębiorstwom kolejowym bezpieczne świadczenie usług transportowych w sieci, Rada wyszczególnia nowy porządek ról i obowiązków w odniesieniu do utrzymania pojazdów. W tym celu Rada przedstawia nową definicję „posiadacza” i wprowadza pojęcie „jednostki odpowiedzialnej za utrzymanie”.

Trzymając się jak najbliżej definicji stosowanej w COTIF, Rada ustala jednoznaczny związek między posiadaczem a jego pojazdem przez nałożenie na posiadaczy obowiązku rejestracji się jako posiadacze w krajowym rejestrze pojazdów. Rada może w pełni zaakceptować poprawkę 8, ponieważ Rada i Parlament zgadzają się co do definicji „posiadacza”. Ponadto poprawka 9, która została wprowadzona w celu zastosowania poprawnej terminologii, może zostać zaakceptowana co do zasady.

We wspólnym stanowisku przewidziano, że jednostki odpowiedzialne za utrzymanie dopilnowują, za pomocą systemu utrzymania, by pojazdy były w stanie umożliwiającym bezpieczną eksploatację. W tym celu każdy pojazd przed dopuszczeniem do użytku lub wykorzystaniem w sieci musi mieć przypisaną sobie jednostkę odpowiedzialną za utrzymanie. Ponadto każda jednostka odpowiedzialna za utrzymanie musi być zarejestrowana w krajowym rejestrze pojazdów. Jedynie w wyjątkowych przypadkach, i w zakresie ograniczonym do odnośnej sieci, krajowy organ bezpieczeństwa może odstąpić od obowiązku przypisania pojazdowi jednostki odpowiedzialnej za utrzymanie. Odstępstwa takie muszą być przez ten organ podawane do wiadomości publicznej w sprawozdaniu rocznym. Za pomocą tego systemu Rada pragnie umożliwić przedsiębiorstwom kolejowym i zarządcom infrastruktury łatwą identyfikację podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie eksploatowanych przez nich pojazdów.

2.3 Certyfikacja w zakresie utrzymania

Aby zagwarantować zarówno krajowym organom bezpieczeństwa, jak i uczestnikom łańcucha transportu skuteczne kontrolowanie utrzymania wagonów, Rada zastrza przepis zawarty we wniosku Komisji dotyczący certyfikacji w zakresie utrzymania. Komisja przewidziała we wniosku, że — w odpowiednich przypadkach — należy utworzyć system certyfikacji w zakresie utrzymania. Rada natomiast uzgadnia przepis zobowiązujący Komisję do przyjęcia, nie później niż rok po wejściu w życie wniosku zmieniającego dyrektywę w sprawie bezpieczeństwa kolei, środka ustanawiającego obowiązek certyfikacji systemów utrzymania jednostek odpowiedzialnych za utrzymanie. Zarówno we wniosku Komisji, jak i we wspólnym stanowisku Rady ten system certyfikacji jest oparty na zaleceniu Europejskiej Agencji Kolejowej. Rada dopilnowuje, by wydany certyfikat był ważny na terenie całej Wspólnoty i by gwarantował, że jednostka posiadająca go spełnia wymagania w zakresie utrzymania zgodne z dyrektywą w sprawie bezpieczeństwa kolei w odniesieniu do każdego pojazdu, który został jej powierzony.

Jednostki odpowiedzialne za utrzymanie mogą uczestniczyć w tym systemie certyfikacji na zasadzie dobrowolności. Wreszcie, aby wyjaśnić, że nie wprowadza się żadnych nowych wymagań wobec przedsiębiorstw kolejowych i zarządców infrastruktury, Rada przewiduje zapis szczegółowy, że

system zarządzania bezpieczeństwem, którego wprowadzenie przez przedsiębiorstwa kolejowe i zarządców infrastruktury jest już wymagane na mocy obowiązującej obecnie dyrektywy w sprawie bezpieczeństwa kolei, obejmuje system utrzymania.

W poprawce 21 Parlament proponuje system utrzymania pojazdów kolejowych różniący się w dwu zasadniczych kwestiach od systemu określonego przez Radę. Po pierwsze, tam gdzie Rada — zgodnie z decyzją Komisji z dnia 28 lipca 2006 r. przyjmującą techniczną specyfikację interoperacyjności (TSI) w odniesieniu do wagonów oraz decyzją Komisji z dnia 9 listopada 2007 r. przyjmującą wspólną specyfikację dotyczącą krajowego rejestru pojazdów — wprowadza pojęcie jednostki odpowiedzialnej za utrzymanie, Parlament przypisuje bezpośrednią odpowiedzialność za utrzymanie pojazdu jego posiadaczowi. Po drugie, Parlament postuluje obowiązkowy system certyfikacji w zakresie utrzymania, natomiast Rada — zgodnie z ogólnym podejściem przedstawionym przez Europejską Agencję Kolejową — przewiduje system dobrowolny.

Rada nie może zaakceptować poprawki 21 z trzech powodów. Pierwszy powód jest taki, że nałożenie na posiadacza odpowiedzialności za utrzymanie pojazdu nie wydaje się zgodne z ogólną odpowiedzialnością przedsiębiorstw kolejowych i zarządców infrastruktury za bezpieczeństwo działalności transportowej, jak przewidziano w innych ważnych przepisach dyrektywy w sprawie bezpieczeństwa kolei, w szczególności w art. 4. Drugi powód — zdaniem Rady — jest taki, że obowiązkowe uczestnictwo w systemie utrzymania nie zawsze jest właściwe i może skutkować nieuzasadnionymi kosztami administracyjnymi, na przykład w przypadku wagonów pochodzących z państw trzecich lub innego typu pojazdów, np. lokomotyw i wagonów pasażerskich. Po trzecie, Rada obawia się, że przypisanie posiadaczom odpowiedzialności za utrzymanie, które wymaga specyficznej wiedzy technicznej, może stać się ciężarem hamującym rozwój ich działalności gospodarczej.

2.4 Wyłączenie dla Cypru i Malty

Biorąc pod uwagę fakt, że Cypr i Malta nie mają systemów kolejowych, Rada przewiduje dla nich we wspólnym stanowisku wyłączenie z transpozycji i wprowadzania w życie dyrektywy zmieniającej dyrektywę w sprawie bezpieczeństwa kolei do momentu utworzenia na ich odnośnych terytoriach systemu kolejowego.

III. POPRAWKI PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO

Odpowiedź Rady na poprawki 8, 9, 18, 20, 21, 26 i 27 została wyrażona powyżej w odniesieniu do podstawowych zagadnień.

Ponadto Rada może zaakceptować w całości poprawkę 2 dotyczącą tabeli korelacji. Oprócz tego poprawki 16 i 17 dotyczące korekt wersji językowych są do przyjęcia co do zasady. Z powodów prawnych lub technicznych Rada nie może zaakceptować następujących poprawek:

- poprawka 3, ponieważ cele związane z bezpieczeństwem i zdrowiem pracowników są poza zakresem stosowania wniosku Komisji;
- wzajemnie powiązane poprawki 4–7, ponieważ zaproponowana definicja „krajowych przepisów bezpieczeństwa” nie jest zgodna z załącznikiem II do dyrektywy w sprawie bezpieczeństwa kolei, w którym zawarty jest opis krajowych przepisów bezpieczeństwa, oraz ponieważ pojęcie „zasadnicze wymogi” stosowane jest w znaczeniu, które uznano za zbyt wąskie;
- poprawka 14, ponieważ Rada uważa, że dyskusje w sprawie opracowania wspólnych wymagań bezpieczeństwa (CST) przeprowadzono już w czasie przyjmowania dyrektywy w sprawie bezpieczeństwa kolei i nie należy ich otwierać ponownie. Ponadto Rada zauważa, że — zgodnie z art. 6 ust. 4 rozporządzenia w sprawie agencji kolejowej — zalecenia Europejskiej Agencji Kolejowej, dotyczące m.in. CST, wymagają już szczegółowych analiz kosztów i korzyści;
- poprawka 19, ponieważ nie jest zgodna ze strukturą wspólnego stanowiska;
- poprawka 22 dotyczy pytania, kto powinien być uprawniony do zwracania się do Europejskiej Agencji Kolejowej o opinię techniczną. Nie powinno to być już jednak kwestią sporną, ponieważ Rada i Parlament osiągnęły porozumienie w tej sprawie w kontekście dyrektywy w sprawie interoperacyjności kolei;

- poprawki 1, 10, 11, 12, 13, 15, 23, 24 i 25 dotyczące procedury komitetowej, w których Parlament w odniesieniu do kilku środków wprowadza tryb pilny. Ponieważ środki te mają ogólny zakres stosowania i mają na celu zmianę lub zastąpienie innych niż istotne elementów dyrektywy w sprawie bezpieczeństwa kolei, Rada zgadza się z Komisją i Parlamentem, że w odniesieniu do tych środków Parlament powinien być zaangażowany za pośrednictwem procedury regulacyjnej połączonej z kontrolą. Niemniej jednak, ustanowienie możliwości stosowania trybu pilnego wydaje się nieproporcjonalne, ponieważ wszystkie te środki są już związane z konkretnym terminem lub muszą być w regularnych odstępach czasu poddawane przeglądowi.

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 zrobiły 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 w sprawie agencji kolejowej i dyrektywę w sprawie bezpieczeństwa kolei.
