



KOMISJA
EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 26.1.2016 r.
COM(2016) 33 final

2013/0016 (COD)

**KOMUNIKAT KOMISJI
DO PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO**

na podstawie art. 294 ust. 6 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej

dotyczący

**stanowiska Rady w sprawie przyjęcia dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady w
sprawie bezpieczeństwa kolei (wersja przekształcona)**

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

**KOMUNIKAT KOMISJI
DO PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO**

na podstawie art. 294 ust. 6 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej

dotyczący

stanowiska Rady w sprawie przyjęcia dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie bezpieczeństwa kolei (wersja przekształcona)

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

1. PRZEBIEG PROCEDURY

W dniu 30 stycznia 2013 r. Komisja przyjęła kompleksowy pakiet sześciu wniosków ustawodawczych, mający na celu zapewnienie lepszej jakości oraz większego wyboru usług kolejowych w Europie.

Potrzebna jest poprawa jakości usług i ich wydajności, aby kolej stała się bardziej atrakcyjnym wyborem dla pasażerów oraz by zachęcić ich do zmiany środka transportu. Lepszy stosunek jakości do ceny usług oraz ich zrównoważony rozwój można osiągnąć mimo ograniczonych funduszy publicznych.

Pakiet ma również na celu zachęcanie do innowacji w sektorze kolejowym w UE, aby spełnić oczekiwania użytkowników. Służą temu trzy różne i wzajemnie powiązane rozwiązania:

- (1) otwarcie rynków krajowych przewozów pasażerskich na konkurencję i wprowadzenie obowiązku przeprowadzania przetargów na udzielanie zamówień publicznych na usługi;
- (2) wzmocnienie niezależności zarządców infrastruktury, co umożliwi im kontrolę wszystkich kluczowych funkcji sieci kolejowej i zagwarantuje wszystkim sprawiedliwy dostęp do kolei;
- (3) wzmocnienie roli Agencji, aby uczynić z niej „punkt kompleksowej obsługi” wydający ważne w całej UE zezwolenia na wprowadzanie pojazdów do obrotu, jak również ważne w całej UE certyfikaty bezpieczeństwa dla operatorów.

Data przekazania wniosku Parlamentowi Europejskiemu i Radzie:
(dokument COM(2013) 31 final – 2013/0016 COD):

31 stycznia 2013 r.

Data wydania opinii przez Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny:

22 sierpnia 2013 r.

Data wydania opinii przez Komitet Regionów:

8 października 2013 r.

Data uchwalenia stanowiska Parlamentu Europejskiego w

26 lutego 2014 r.

pierwszym czytaniu:

Data przyjęcia stanowiska Rady:

10 grudnia 2015 r.

2. CEL WNIOSKU KOMISJI

Głównym celem przekształcenia dyrektywy 2004/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady¹ w sprawie bezpieczeństwa kolei jest uproszczenie procesu przyznawania certyfikatów bezpieczeństwa dla przedsiębiorstw kolejowych. Wiąże się to z przejściem z obecnego dwuczęściowego systemu [część A (przyznawana w państwie członkowskim, w którym przedsiębiorstwo kolejowe po raz pierwszy zostało ustanowione) i część B (przyznawana w każdym państwie członkowskim, w którym przedsiębiorstwo kolejowe zamierza prowadzić działalność)] na ważny w całej Unii jednolity unijny certyfikat bezpieczeństwa.

Wniosek obejmuje również przegląd roli krajowych organów ds. bezpieczeństwa oraz podział obowiązków między tymi organami i Europejską Agencją Kolejową („Agencją”). Zgodnie z przedmiotowym wnioskiem krajowe organy ds. bezpieczeństwa mogłyby skoncentrować się bardziej na nadzorowaniu przedsiębiorstw kolejowych działających w danych państwach członkowskich oraz na działaniach, przy których obecność na miejscu może być korzystna lub które wymagają znajomości miejscowego języka (np. inspekcje/audyty). Agencja powinna monitorować działalność, wyniki i organizację krajowych organów ds. bezpieczeństwa oraz ogólną skuteczność systemu w dziedzinie bezpieczeństwa.

Dyrektywa 2004/49/WE została już znacząco zmieniona w przeszłości. Ze względu na kolejne zmiany, w celu zachowania przejrzystości, Komisja zaproponowała przekształcenie dyrektywy.

3. UWAGI DOTYCZĄCE STANOWISKA RADY

W porozumieniu politycznym, przyjętym przez Radę ds. Transportu w dniu 10 grudnia 2015 r., poparto główny cel wniosku Komisji, jakim jest uproszczenie procesu przyznawania certyfikatów bezpieczeństwa. Niemniej jednak porozumienie polityczne różni się od wniosku Komisji pod pewnymi względami, a mianowicie przyznaje przedsiębiorstwom kolejowym prowadzącym działalność tylko w jednym państwie członkowskim możliwość złożenie wniosku o wydanie certyfikatu bezpieczeństwa do Agencji lub do krajowego organu ds. bezpieczeństwa. Jednak w obu przypadkach procedura i kryteria podejmowania decyzji pozostają te same.

Ponadto w stanowisku Rady:

- wyjaśniono rolę i zakres odpowiedzialności podmiotów systemu kolei w poprawie poziomu bezpieczeństwa poprzez wzmocnienie przepisów dotyczących podziału ról między podmiotami systemu kolei w rozwoju i poprawie bezpieczeństwa kolei (art. 4). Ponadto Rada uważa, że zarządcy infrastruktury i przedsiębiorstwa kolejowe powinni ponosić główną odpowiedzialność za bezpieczną eksploatację pociągu, oraz że powinni oni zostać zobowiązani do ustanowienia systemów zarządzania bezpieczeństwem;

¹ 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 (Dz.U. L 164 z 30.4.2004, s. 44).

- wyjaśniono, że Agencja ponosi odpowiedzialność z tytułu wydawania certyfikatów bezpieczeństwa. Do tekstu dodano nowy motyw (motyw 27), aby przywołać ramy prawne dotyczące odpowiedzialności Agencji, oraz aby podkreślić znaczenie pełnej współpracy z krajowymi organami ds. bezpieczeństwa w przypadku wypadków kolejowych. Ponadto w stanowisku Rady przewidziano pełną odpowiedzialność Agencji za wydany przez nią jednolity certyfikat bezpieczeństwa (art. 10 ust. 6).
- przewidziano procedurę odwoławczą dla wnioskodawców, co uwzględnia przyznanie możliwości wniesienia do sądu krajowego odwołania od decyzji podjętej przez Agencję lub krajowy organ ds. bezpieczeństwa (art. 10 ust. 12);
- doprecyzowano sposób współpracy między Agencją i krajowymi organami ds. bezpieczeństwa przy wydawaniu jednolitych certyfikatów bezpieczeństwa. W tekście Rady zawarto procedurę postępowania w przypadku rozbieżności stanowisk między Agencją a krajowym organem ds. bezpieczeństwa (art. 10 ust. 7);
- doprecyzowano działania krajowych organów ds. bezpieczeństwa w zakresie nadzoru oraz sposób ich powiązania z kwestiami certyfikacji. Dokładniej rzecz ujmując, ten nowy przepis (art. 17) ma na celu zagwarantowanie, że nowa procedura certyfikacji w zakresie bezpieczeństwa nie osłabi roli krajowych organów ds. bezpieczeństwa w sprawowaniu funkcji nadzorczych względem przedsiębiorstw kolejowych i zarządców infrastruktury.
- Nadaje on Komisji uprawnienia wykonawcze do określenia struktury sprawozdawczości na potrzeby raportów z dochodzeń w sprawie wypadków i incydentów (art. 24).

Stanowisko Rady zawiera także nowe przepisy dotyczące konkretnych przypadków i obaw niektórych państw członkowskich. Te nowe przepisy zawarte w stanowisku Rady mają:

- zezwolić państwom członkowskim na wyłączenie bocznicy z zakresu środków wdrażanych na mocy dyrektywy;
- pozwolić podmiotom spoza UE na dojazdy do stacji położonej na terytorium UE w pobliżu granicy bez certyfikatu bezpieczeństwa;
- zapewnić specjalne mechanizmy współpracy między Agencją a krajowymi organami ds. bezpieczeństwa przy nadzorowaniu sieci odizolowanych od pozostałej części UE;
- zezwolić na odstępstwo od systemu certyfikacji podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie wagonów towarowych należących do puli wagonów towarowych dzielonych z państwami spoza UE;
- po przeprowadzeniu analizy kosztów i korzyści, zezwolić Agencji na stworzenie narzędzia ułatwiającego wymianę informacji dotyczących bezpieczeństwa między odpowiednimi podmiotami łańcucha transportu kolejowego;
- wesprzeć rozwój kultury wzajemnego zaufania, pewności i kształcenia zarządców infrastruktury i przedsiębiorstw kolejowych poprzez systemy zarządzania bezpieczeństwem;
- podkreślić znaczenie rozwijania kultury bezpieczeństwa, w szczególności poprzez wezwanie Agencji do oceny rozwoju kultury bezpieczeństwa, w tym zgłaszania zdarzeń oraz wezwanie Komisji do podjęcia, na podstawie zaleceń Agencji, odpowiednich środków.

Mimo iż Komisja uznaje wyżej wymienione punkty za akceptowalne, to wyraża ubolewanie z powodu następujących elementów stanowiska Rady:

- wydłużenia terminu transpozycji z 2 do 3 lat;
- wszystkich zmian wprowadzonych w odniesieniu do uprawnień delegowanych i wykonawczych, w tym systematycznego odwoływania się do klauzuli o braku opinii, co jest sprzeczne z literą i duchem art. 5 ust. 4 akapit drugi lit. b) rozporządzenia (UE) nr 182/2011;
- zniesienia obowiązku państwa członkowskiego w zakresie dostarczenia Komisji jasnych i precyzyjnych informacji w odniesieniu do transpozycji dyrektyw do prawa krajowego, potwierdzonego przez Parlament Europejski, Radę i Komisję we wspólnej deklaracji politycznej z dnia 27 października 2011 r. w sprawie dokumentów wyjaśniających.

4. PODSUMOWANIE

Komisja uważa, że aktualizacja przepisów dotyczących bezpieczeństwa systemu kolei ma kluczowe znaczenie dla realizacji celu, jakim jest wprowadzenie uproszczonych i jednolitych ram w zakresie certyfikacji bezpieczeństwa. Pozwoliłaby ona znacznie ograniczyć szeroki korpus przepisów krajowych w UE i – co równie ważne – poważne rozbieżności w procedurach certyfikacji bezpieczeństwa państw członkowskich.

W duchu kompromisu Komisja akceptuje stanowisko przyjęte przez Radę, umożliwiając tym samym Parlamentowi Europejskiemu przyjęcie ostatecznej wersji tekstu w drugim czytaniu, wraz z pozostałymi pięcioma wnioskami czwartego pakietu kolejowego. Komisja uważa, że największe korzyści pod względem jakości usług, wydajności i konkurencyjności sektora kolejowego przyniosłoby jednoczesne przyjęcie filaru rynkowego i filaru technicznego.