

**PL**

**PL**

**PL**



KOMISJA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH

Bruksela, dnia 8.9.2009  
KOM(2009) 464 wersja ostateczna

**KOMUNIKAT KOMISJI DO RADY I PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO**

**na temat sprawozdania okresowego dotyczącego wdrożenia dyrektywy w sprawie bezpieczeństwa kolei i dyrektyw w sprawie interoperacyjności kolei**

**(Tekst mający znaczenie dla EOG)**

{SEC(2009) 1157}

# KOMUNIKAT KOMISJI DO RADY I PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO

## na temat sprawozdania okresowego dotyczącego wdrożenia dyrektywy w sprawie bezpieczeństwa kolei i dyrektyw w sprawie interoperacyjności kolei

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

### 1. WPROWADZENIE

Niniejsze sprawozdanie opisuje poziom wdrożenia dyrektywy w sprawie bezpieczeństwa kolei oraz interoperacyjności europejskiego systemu kolejowego, jaki uzyskano do chwili obecnej od czasu pierwszego sprawozdania przyjętego przez Komisję w listopadzie 2006 r.<sup>1</sup> Stanowi ono spełnienie wymogów art. 31 dyrektywy w sprawie bezpieczeństwa kolei<sup>2</sup>, art. 24 dyrektywy w sprawie interoperacyjności kolei dużych prędkości<sup>3</sup> oraz art. 28 dyrektywy w sprawie interoperacyjności kolei konwencjonalnych<sup>4</sup>.

W celu przygotowania niniejszego sprawozdania Komisja zleciła analizę stopnia wdrożenia prawodawstwa odnoszącego się do interoperacyjności i bezpieczeństwa kolei, a także postępów w tej dziedzinie<sup>5</sup>. Przeprowadzono także konsultacje społeczne. Wyniki konsultacji podsumowano w załączniku do niniejszego sprawozdania<sup>6</sup>.

Również w zakresie bezpieczeństwa kolei sprawozdanie opiera się na ustaleniach pierwszego dwuletniego raportu w sprawie rozwoju sytuacji w zakresie bezpieczeństwa kolei we Wspólnocie Europejskiej, sporządzonego przez Europejską Agencję Kolejową w 2008 r.<sup>7</sup>

Ostatnie zmiany ram prawnych odnoszących się do bezpieczeństwa i interoperacyjności kolei<sup>8</sup> nie zostały uwzględnione w niniejszym sprawozdaniu, gdyż są one nadal przedmiotem transpozycji na poziomie krajowym.

---

<sup>1</sup> Komunikat Komisji do Rady i Parlamentu Europejskiego. Sprawozdanie okresowe dotyczące wdrażania dyrektyw w sprawie interoperacyjności. COM(2006) 660 wersja ostateczna.

<sup>2</sup> Dyrektywa 2004/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie bezpieczeństwa kolei wspólnotowych. Dz.U. L 220 z 21.6.2004, s. 16.

<sup>3</sup> Dyrektywa Rady 96/48/WE z dnia 23 lipca 1996 r. w sprawie interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości. Dz.U. L 235 z 17.9.1996, s. 6.

<sup>4</sup> Dyrektywa 2001/16/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 19 marca 2001 r. w sprawie interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych Dz.U. L 110 z 20.4.2001, s. 1.  
<sup>5</sup> [http://ec.europa.eu/transport/rail/studies/doc/2007\\_interoperability\\_safety.pdf](http://ec.europa.eu/transport/rail/studies/doc/2007_interoperability_safety.pdf).

<sup>6</sup> Dokument roboczy służb Komisji uzupełniający komunikat Komisji do Rady i Parlamentu Europejskiego. Sprawozdanie okresowe dotyczące wdrażania dyrektywy w sprawie bezpieczeństwa kolei i dyrektyw w sprawie interoperacyjności kolei. SEC(2009) XXX.

<sup>7</sup> [http://www.era.europa.eu/core/Safety/Documents/our%20products/ERA%20biennial%20reports/Web-ERA\\_Rapport\\_final\\_2008-09-01.pdf](http://www.era.europa.eu/core/Safety/Documents/our%20products/ERA%20biennial%20reports/Web-ERA_Rapport_final_2008-09-01.pdf).

<sup>8</sup> 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.

Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/110/WE z dnia 16 grudnia 2008 r. zmieniająca dyrektywę 2004/49/WE w sprawie bezpieczeństwa kolei wspólnotowych. Dz.U. L 345 z 23.12.2008, s. 62.

## **2. WDROŻENIE DYREKTYWY W SPRAWIE BEZPIECZEŃSTWA KOLEI**

### **2.1. Transpozycja przez państwa członkowskie**

Wszystkie państwa członkowskie notyfikowały Komisji swoje środki krajowe wdrażające dyrektywę w sprawie bezpieczeństwa kolei, z wyjątkiem Luksemburga, wobec którego nadal toczy się postępowanie w sprawie uchybienia zobowiązaniom państwa członkowskiego. W niektórych przypadkach jednak, transpozycja opóźniała się i nie zakończyła się w wymaganym na mocy dyrektywy terminie (dnia 30 kwietnia 2006 r.).

Kolejnym krokiem jest sprawdzenie, czy wszystkie przepisy dyrektywy zostały prawidłowo wdrożone. Powyższe obejmuje kontrolę zgodności i szczegółowe analizy mające na celu zweryfikowanie, na przykład, zdolności organów krajowych do wykonywania zadań wymaganych przez dyrektywę. Analizy te nadal trwają i dlatego jest za wcześnie, aby wyciągnąć ostateczne wnioski w tej sprawie. Dostępnych jest jednak kilka wstępnych wyników dotyczących notyfikacji krajowych przepisów bezpieczeństwa i powołania organów krajowych.

### **2.2. Krajowe przepisy bezpieczeństwa i ich notyfikacja**

Artykuł 8 dyrektywy w sprawie bezpieczeństwa kolei wymaga od państw członkowskich ustanowienia krajowych przepisów bezpieczeństwa oraz notyfikowania ich Komisji Europejskiej. Dotyczy to przepisów odnoszących się do wymogów bezpieczeństwa nakładanych na poziomie państwa członkowskiego i mających zastosowanie do więcej niż jednego przedsiębiorstwa kolejowego.

Notyfikowano prawie 5 000 krajowych przepisów bezpieczeństwa. Na wniosek Komisji Agencja dokonała analizy tych notyfikacji i zaleciła wystąpienie o wyjaśnienie lub ponowną notyfikację krajowych przepisów bezpieczeństwa przez większość państw członkowskich.

Jeśli chodzi o publikowanie krajowych przepisów bezpieczeństwa, oczekuje się, że w 2009 r. Agencja zaproponuje sposoby poprawy ich udostępniania

### **2.3. Ustanowienie władz i organów krajowych**

Rola krajowych organów bezpieczeństwa (KOB) ma zasadnicze znaczenie, zarówno jeśli chodzi o utrzymanie bezpieczeństwa, jak i zagwarantowanie, że bezpieczeństwo nie stanowi przeszkody dla otwarcia rynku w związku z rozwojem interoperacyjności. Większość z KOB została powołana w 2006 i 2007 r. Pod koniec 2008 r. tylko jedno państwo członkowskie nie miało ustanowionego krajowego organu bezpieczeństwa. W większości przypadków KOB podlegają ministerstwu transportu.

Państwa członkowskie muszą także powołać niezależne organy dochodzeniowe, których zadaniem jest badanie poważnych wypadków kolejowych. Do kwietnia 2009 r. tylko jedno państwo członkowskie nie miało ustanowionego krajowego organu dochodzeniowego (KOD).

Agencja ustanowiła sieć ułatwiającą współpracę oraz wymianę opinii i doświadczeń pomiędzy krajowymi organami.

## **2.4. Opracowanie i wdrożenie prawodawstwa wtórnego na poziomie europejskim**

Dyrektywa w sprawie bezpieczeństwa kolei przewiduje przyjęcie przez Komisję dużej ilości prawodawstwa wtórnego przygotowanego przez Agencję w oparciu o mandaty wydane przez Komisję (zob. załącznik<sup>6</sup>)

W 2007 r. przyjęto pierwszy instrument: rozporządzenie Komisji (WE) nr 653/2007 w sprawie stosowania wspólnego europejskiego wzoru certyfikatów bezpieczeństwa i wniosków o ich wydanie zgodnie z art. 10 dyrektywy 2004/49/WE oraz w sprawie okresu ważności certyfikatów bezpieczeństwa wydanych na mocy dyrektywy 2001/14/WE<sup>9</sup>.

Wspólne metody bezpieczeństwa służące ocenie ryzyka oraz ocenie realizacji celów w zakresie bezpieczeństwa zostały przyjęte odpowiednio dnia 24 kwietnia 2009 r.<sup>10</sup> i dnia 5 czerwca 2009 r.<sup>11</sup>, natomiast dalsze przepisy są w przygotowaniu.

## **2.5. Certyfikacja w zakresie bezpieczeństwa**

Dyrektywa w sprawie bezpieczeństwa kolei wprowadza obowiązek uzyskania przez przedsiębiorstwa kolejowe i zarządców infrastruktury certyfikatu bezpieczeństwa lub autoryzacji w zakresie bezpieczeństwa. Zarówno certyfikaty bezpieczeństwa, jak i autoryzacje w zakresie bezpieczeństwa składają się z dwóch części. Część A potwierdza akceptację systemu zarządzania bezpieczeństwem stosowanego przez przedsiębiorstwo kolejowe/zarządcę infrastruktury, natomiast część B dotyczy sieci.

Do dnia 31 marca 2009 r. publiczna baza danych o certyfikatach bezpieczeństwa, którą zarządza Agencja, zawierała 277 ważnych certyfikatów typu A. Większość z nich została wydana w 2007 i 2008 r.

Dalsze informacje na temat stanu certyfikacji w zakresie bezpieczeństwa oraz proponowana strategia wprowadzenia jednolitego, wspólnotowego certyfikatu bezpieczeństwa zostaną przedstawione przez Agencję w 2010 r. na podstawie oceny procedur związanych z certyfikacją w zakresie bezpieczeństwa stosowanych przez państwa członkowskie.

## **2.6. Raporty dotyczące bezpieczeństwa**

Zgodnie z art. 18 dyrektywy w sprawie bezpieczeństwa kolei, KOB muszą publikować coroczne raporty zawierające informacje na temat sytuacji w zakresie bezpieczeństwa. Agencja wykorzystuje te raporty do stałego monitorowania rozwoju sytuacji w zakresie bezpieczeństwa kolei w UE (zob. dwuletni raport EAK<sup>7</sup>).

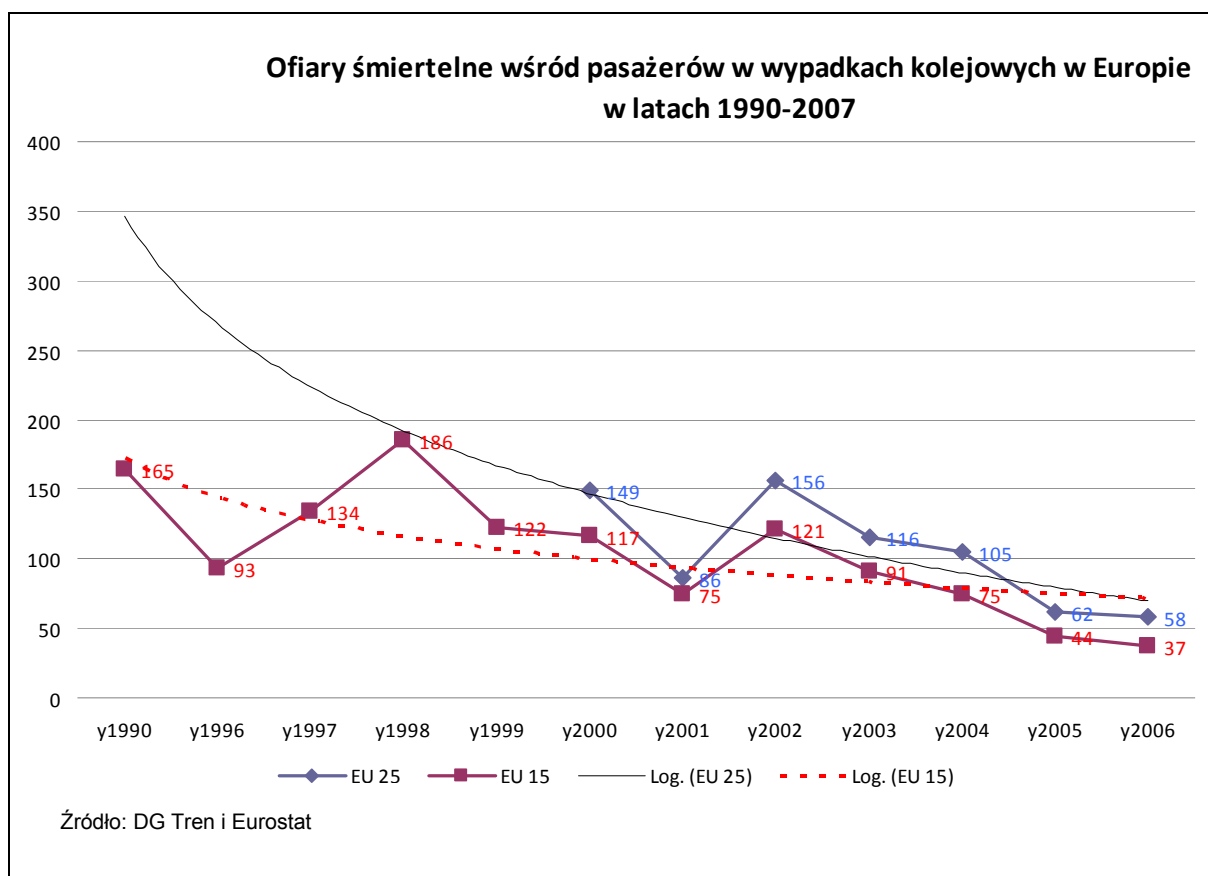
Ogólnie wstępne dane potwierdzają, że koleje są bardzo bezpieczne dla ich użytkowników, zważywszy na 100 ofiar śmiertelnych rocznie w porównaniu do około 40 000 na drogach UE. Ponadto rozwój bezpieczeństwa kolei w państwach członkowskich UE można uznać za bardzo pozytywne zjawisko, gdyż liczba ofiar śmiertelnych wśród pasażerów spadła z około 400 w 1970 r. do zaledwie 58 w 2006 r.

---

<sup>9</sup> Dz.U. L 153 z 14.6.2007, s. 9.

<sup>10</sup> Dz.U. L 108 z 29.4.2009, s. 4-19.

<sup>11</sup> Dz.U. L 150 z 13.6.2009, s. 11-19.



Dane te oraz dalsze analizy dla poszczególnych krajów potwierdzają także, że otwarcie rynku i rozdzielenie funkcji jest możliwe bez negatywnych skutków dla bezpieczeństwa.

Dane wskazują jednak na wysoki udział osób trzecich w śmiertelnych wypadkach na kolei. Zazwyczaj są to nieupoważnione osoby (wkraczające na tory) oraz osoby korzystające z przejazdów kolejowych (w sumie 1 500 ofiar śmiertelnych rocznie). Także samobójstwa stanowią poważny udział w wypadkach kolejowych: ofiary samobójstw na kolei nie są uwzględniane jako ofiary wypadków i rzadko stanowią przedmiot zainteresowania prasy. W 2006 r. miało miejsce około 2 300 samobójstw, czyli ponad 60% wszystkich ofiar śmiertelnych na kolei.

### 3. POSTĘP NA DRODZE KU INTEROPERACYJNOŚCI

#### 3.1. Wdrożenie dyrektyw w sprawie interoperacyjności

Wszystkie państwa członkowskie notyfikowały krajowe środki wdrażające dyrektywy w sprawie interoperacyjności: dyrektywę 96/48/WE (koleje dużych prędkości), dyrektywę 2001/16/WE (koleje konwencjonalne) i dyrektywę 2004/50 (powiązanie dyrektyw dotyczących kolei dużych prędkości i kolei konwencjonalnych oraz rozszerzenie zakresu).

Dyrektywy w sprawie interoperacyjności kolei przewidują dużą ilość prawodawstwa wtórnego. Oprócz specyfikacji technicznych interoperacyjności (TSI, zob. pkt 3.2) Komisja przyjęła decyzję 2007/756/WE przyjmującą wspólną specyfikację dotyczącą krajowego

rejestru pojazdów kolejowych<sup>12</sup>. Dyrektywy przewidują także inne rejestry (np. rejestr infrastruktury, rejestr taboru), które opracowuje Agencja.

### **3.2. TSI: aktualny stan**

TSI to techniczne specyfikacje spełniające zasadnicze wymagania określone dyrektywami w sprawie interoperacyjności na poziomie podsystemu i składnika interoperacyjności.

Dla kolei dużych prędkości od 2002 r. przyjęto szereg TSI obejmujących wszystkie zasadnicze podsystemy, z których niektóre poddano aktualizacji w 2008 r. Wykaz wszystkich TSI i decyzji zmieniających TSI znajduje się w załączniku<sup>6</sup>.

Komisja przyjęła także kilka TSI dla kolei konwencjonalnych obejmujących aplikacje telematyczne dla przewozów towarowych (TAF), emisji hałasu, sterowania (CCS), wagonów towarowych oraz ruchu kolejowego (OPE). Ponadto dwie przekrojowe TSI dotyczące kolei dużych prędkości i kolei konwencjonalnych dotyczą bezpieczeństwa w tunelach kolejowych oraz osób o ograniczonej sprawności ruchowej. Wszystkie wspomniane TSI zostały opracowane przez Europejskie Stowarzyszenie na rzecz Interoperacyjności Kolei (AEIF), wyznaczone jako wspólny organ przedstawicielski, ustanowiony na mocy dyrektywy 96/48/WE.

Od 2006 r. Europejska Agencja Kolejowa przygotowuje pozostały zestaw TSI dla kolei konwencjonalnych, obejmujących infrastrukturę, energię, tabor (lokomotywy, jednostki zespołone, wagony pasażerskie) oraz aplikacje telematyczne dla pasażerów (TAP). Przyjęcie tych TSI przewiduje się do 2010 r.

Wspomniane ramy prawne muszą jednak zostać udoskonalone, to znaczy należy poprawić błędy, zamknąć kwestie otwarte w TSI i rozszerzyć ich zakres geograficzny (zob. pkt 3.5).

Z tego powodu Agencja obecnie pracuje nad aktualizacją następujących TSI dla kolei konwencjonalnych: wagony towarowe, OPE i CCS. Przyjęcie zaktualizowanych TSI spodziewane jest w 2010 r. Dla pozostałych TSI proces zarządzania zmianami jest w toku.

### **3.3. Analiza odstępstw**

Odstępstwa dopuszczają wyjątki od stosowania TSI w pewnych warunkach określonych dyrektywami w sprawie interoperacyjności. Pomiędzy przyjęciem pierwszej TSI w 2002 r. a wejściem w życie dyrektywy 2008/57/WE w dniu 19 lipca 2008 r. Komisja otrzymała 43 odstępstwa od 9 państw członkowskich. Pełny wykaz odstępstw znajduje się w załączniku<sup>6</sup>.

Odstępstwa te dotyczą prawie wszystkich obowiązujących TSI. Największa liczba odstępstw nadeszła w odniesieniu do TSI dotyczących hałasu (18 odstępstw), wagonów towarowych (11), energii (dla kolei dużych prędkości, 6), CCS (dla kolei dużych prędkości, 5) oraz infrastruktury (dla kolei dużych prędkości, 5).

Większość odstępstw (34) opiera się na art. 7 lit. a) obu dyrektyw, przyznając zwolnienie ze stosowania TSI dla nowych, odnowionych lub zmodernizowanych podsystemów, które są na zaawansowanym etapie rozwoju w momencie publikacji TSI. Ze względu na specyficzny charakter tego rodzaju odstępstwa, może ono być przyznane w krótkim czasie od

---

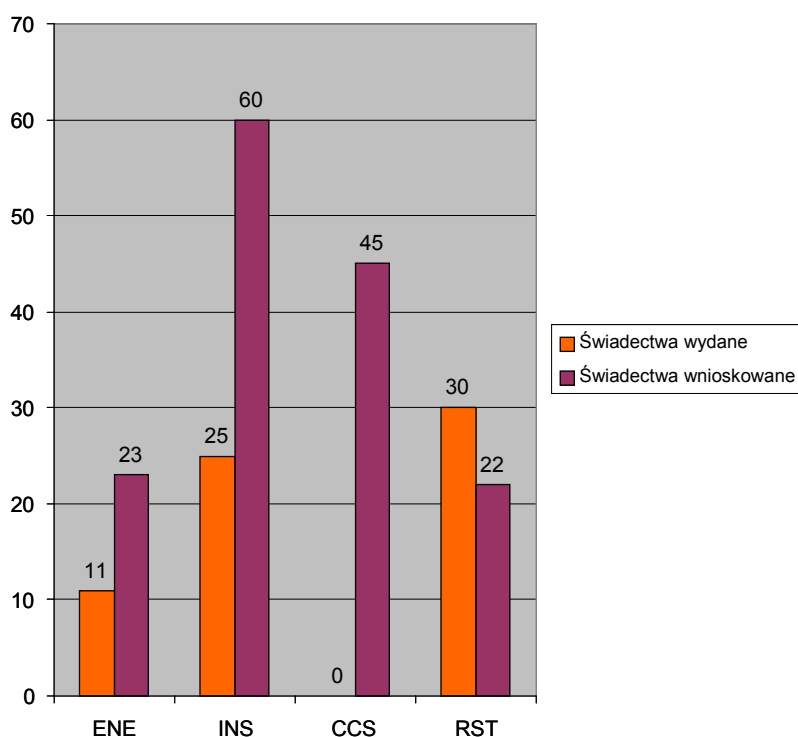
<sup>12</sup> Dz.U. L 305 z 23.11.2007, s. 30.

opublikowania TSI, a zatem można się spodziewać, że liczba nowych odstępstw istotnie spadnie w najbliższych latach, po przyjęciu wszystkich TSI.

Umiarkowana liczba i rodzaje odstępstw zasadniczo pokazują, że stosowanie TSI można uznać za sukces.

### 3.4. Interoperacyjność w tej dziedzinie

Dla celów analizy postępu na drodze ku interoperacyjności kolei europejskich liczba świadectw zgodności wydanych przez notyfikowane organy dla podsystemów może stanowić informację o tym, jak stosowane są TSI. Ponieważ TSI dla kolei konwencjonalnych nie są jeszcze gotowe, podano dane dla kolei dużych prędkości. Poniższy wykres pokazuje liczbę świadectw wydanych i wnioskowanych do lipca 2007 r. (źródło: notyfikowane organy):



Dane te wskazują na intensywną działalność w zakresie certyfikacji podsystemów, z których każdy przyczynia się do interoperacyjności kolei europejskich.

Wprowadzenie europejskiego systemu zarządzania ruchem kolejowym (ERTMS) na interoperacyjnej sieci europejskiej to inny ważny wskaźnik postępu na drodze ku interoperacyjności. Do końca 2008 r. około 2 000 km linii wyposażonych w ERTMS było wykorzystywanych do celów komercyjnych w różnych krajach Europy, w szczególności na liniach dużych prędkości.

Trudności związane z ustaleniem jednej wspólnej i kompatybilnej normy technicznej zostały przezwyciężone w 2008 r. wraz z podpisaniem protokołu ustaleń pomiędzy Komisją Europejską a branżą kolejową.

Ostatnio podpisane umowy oraz krajowe plany rozmieszczenia przedłożone przez państwa członkowskie pokazują, że w najbliższych latach czeka nas gwałtowny wzrost: 11 500 km zostanie oddanych do użytku do końca 2012 r., a 23 000 km do końca 2015 r.

Wiążący europejski plan rozmieszczenia został przyjęty dnia 22 lipca 2009 r.<sup>13</sup> i ma on na celu sprawne i skoordynowane rozmieszczenie systemu. W szczególności przewiduje on wyposażenie pierwszego projektu sieci do 2015 r. (obejmując kluczowe połączenia, takie jak Rotterdam–Genua, Monachium–Weron, Antwerpia–Bazylea, Walencja–Lyon–Budapeszt, Drezno–Budapeszt–Konstanca czy Berlin–Terespol). Do 2020 r. główne europejskie centra towarowe zostaną połączone za pomocą ERTMS, tworząc tym samym nowe możliwości dla kolejowych przewoźników towarów.

Obydwie analizy wskazują, że interoperacyjność europejskiego systemu kolejowego stale rośnie.

### **3.5. Przeszkody na drodze ku interoperacyjności**

Przez ponad sto lat rozwojem kolei zarządzano na poziomie krajowym, raczej w oparciu o wymogi krajowe niż wspólne podejście europejskie. Dlatego też międzynarodowy transport kolejowy w Europie nadal jest skomplikowany i kosztowny. Ta segmentacja stanowi wciąż barierę dla ogólnoeuropejskiego obszaru kolejowego, chociaż zainwestowano znaczne zasoby finansowe, polityczne i ludzkie w celu zintegrowania systemów kolejowych.

Żywotność aktywów kolejowych jest długa, od 30-40 lat dla taboru do stu lat dla infrastruktury. Zatem, aby techniczna harmonizacja była możliwa, przejście na interoperacyjny system kolejowy wymaga przede wszystkim zastosowania wymogów interoperacyjności w odniesieniu do nowych, odnowionych i zmodernizowanych podsystemów. Wymaga to czasu, co oznacza, że postęp widoczny jest dopiero w okresie średnio- lub długoterminowym. W pewnych przypadkach, takich jak ERTMS, z interoperacyjności można odnieść korzyści, wyłącznie jeśli system jest rozmieszczony w skoordynowany sposób wzdłuż całego korytarza. W takich przypadkach konieczna jest modernizacja odcinków istniejących linii, zanim żywotność podsystemu dobiegnie końca.

Kolejną barierą dla interoperacyjności są nadal odmienne rozwiązania krajowe, tam gdzie rozpoczęła się już harmonizacja na poziomie europejskim. Może to być spowodowane niekompletnymi europejskimi ramami prawnymi albo lukami pozwalającymi na odmienną interpretację przepisów. O ile ramy prawne dla kolei dużych prędkości są już prawie gotowe, to dla kolei konwencjonalnych prace nad nimi nadal trwają, gdyż TSI podsystemów „Infrastruktura” i „Energia” oraz dla jednostek trakcyjnych i wagonów pasażerskich nie zostały jeszcze sfinalizowane i przyjęte. Przeszkoda ta zniknie do 2010 r.

W związku z tym istnienie tak zwanych „kwestii otwartych” w TSI może skutkować lukami w interoperacyjności, gdyż stosowane są krajowe wymogi z odmiennymi rozwiązaniami interfejsowymi. Do końca 2008 r. w obowiązujących TSI pozostawało ponad 100 różnych kwestii otwartych. Możliwym rozwiązaniem tego problemu jest zamknięcie kwestii otwartych przy okazji aktualizacji TSI.

---

<sup>13</sup> Dz.U. L 194 of z dnia 25 lipca 2009 r.

Ponadto obowiązujące TSI obejmują tylko część systemu kolejowego, gdyż zakres dwóch dyrektyw w sprawie interoperacyjności jest ograniczony do kolejowych sieci transeuropejskich zgodnie z definicją zawartą w decyzji 1692/96/WE<sup>14</sup>. Dyrektywa 2004/50/WE przewiduje stopniowe rozszerzanie zakresu na całą sieć i wszystkie pojazdy przy okazji przyjmowania nowych TSI lub aktualizowania już obowiązujących TSI. W celu proporcjonalnego wdrożenia tego przepisu, w 2007 r. Komisja udzieliła Agencji mandatu na przeprowadzenie analizy dotyczącej możliwości rozszerzenia zakresu geograficznego nowo aktualizowanych TSI. Wyniki analizy spodziewane są w 2009 r.

Kolejna potencjalna bariera związana jest z włączeniem podsystemu do systemu kolejowego w momencie zastosowania procedury uruchomienia, określonej w dyrektywach w sprawie interoperacyjności. Zanim KOB będzie mógł zezwolić na uruchomienie, konieczne jest wykazanie, że podsystem jest kompatybilny z całym systemem kolejowym. TSI nie mogą dostarczyć wszystkich koniecznych wymogów dla takiej oceny. Istnieje ryzyko wprowadzenia szczegółowych procedur technicznych, co spowoduje ograniczenie interoperacyjności. Ten aspekt „integracji” został poprawiony w nowej dyrektywie w sprawie interoperacyjności, a także zostanie uregulowany w rozporządzeniu Komisji w sprawie wspólnych metod bezpieczeństwa służących ocenie ryzyka, które zostanie prawdopodobnie przyjęte w pierwszej połowie 2009 r.

#### 4. WNIOSKI

Postęp, jaki nastąpił dzięki wspólnotowym ramom prawnym w zakresie bezpieczeństwa i interoperacyjności kolei, powinien zachęcać do dalszego rozwoju wewnętrznego rynku kolejowego, stymulując powstawanie nowych firm, ograniczając koszty wejścia na rynek oraz podnosząc konkurencyjność kolei w stosunku do innych rodzajów transportu.

Analizy przeprowadzone w niniejszym sprawozdaniu wskazują na mieszane jak dotąd wyniki.

Jeśli chodzi o bezpieczeństwo kolei, statystyki wskazują, że system kolejowy we Wspólnocie jest bezpieczny, a zmiany organizacyjne wynikające z prawa wspólnotowego nie tylko nie miały negatywnego wpływu na bezpieczeństwo, ale prawdopodobnie spowodują wręcz podniesienie poziomu bezpieczeństwa w okresie krótko- i średnioterminowym.

Z punktu widzenia rynku wymogi bezpieczeństwa nadal stanowią poważne bariery wejścia. Wynikają one przede wszystkim z kosztu i czasochłonności odpowiednich procedur na poziomie krajowym, ich rozbieżności w poszczególnych krajach Europy, a także braku przejrzystości/przewidywalności. Spodziewany jest jednak istotny postęp w tej dziedzinie, częściowo dzięki ujednoliceniu certyfikatów bezpieczeństwa dla przedsiębiorstw kolejowych i wprowadzeniu wspólnych metod bezpieczeństwa, a częściowo dzięki wzajemnej akceptacji krajowych przepisów w trakcie dopuszczania do eksploatacji pojazdów szynowych.

Sukces tych działań zależeć będzie od dwóch czynników:

- pełnego ustanowienia nowo tworzonych organów, zwłaszcza KOB, działających na podobnych poziomach kompetencyjnych i efektywnościowych. W tym celu konieczne jest wzajemne zaufanie pomiędzy KOB. Dlatego też Komisja nadal będzie sprawdzać, czy

---

<sup>14</sup> Dz.U. L 228 z 9.9.1996, s. 1.

prawo wspólnotowe zostało prawidłowo transponowane, jeśli chodzi o nowe struktury i narzędzia.

- wiodącej roli Europejskiej Agencji Kolejowej w zakresie stopniowego ujednolicania przepisów i procedur bezpieczeństwa oraz stopniowego zastępowania ich wspólnymi metodami. Rola ta może ewoluować w przyszłości w kierunku działań uzupełniających działalność KOB w zakresie certyfikacji i wydawania zezwoleń.

Jeśli chodzi o sieć TEN-T, prawodawstwo wtórne dotyczące interoperacyjności będzie prawdopodobnie gotowe w 2010 r. Jest to zdecydowanie priorytet Komisji, gdyż prawdziwej interoperacyjności nie można osiągnąć bez TSI dla wszystkich podsystemów. Kolejnym priorytetem Komisji jest zarządzanie przejściem od starego systemu (z przepisami RIV (*International Wagon Regulations*)) jako główną umową branży dotyczącą przepisów regulujących ruch międzynarodowy i krajowy) do nowego systemu opartego na TSI oraz rejestrach infrastruktury i taboru.

Rosnąca liczba certyfikatów zgodności wydanych dla podsystemów i ograniczona liczba odstępstw wskazują zasadniczo na skuteczne stosowanie obowiązujących TSI. Fakt ten potwierdza także wagę notyfikowanych organów oraz ich rolę w zakresie podnoszenia kompetencji i budowania wzajemnego zaufania. Pozostające kwestie otwarte w TSI oraz ograniczony zakres geograficzny TSI mogą jednak utrudniać przyszłą integrację europejskiego systemu kolejowego, gdyż stanowią one przeszkody dla interoperacyjności. Dlatego też zasadnicze znaczenie mieć będzie zamknięcie kwestii otwartych i rozszerzenie zakresu TSI w możliwie krótkim czasie.

Postęp na drodze ku interoperacyjności to powolny proces. Z uwagi na długą żywotność infrastruktury kolejowej i taboru, a także konieczność utrzymywania kosztów inwestycyjnych w sektorze kolejowym na możliwym do przyjęcia poziomie, nie są możliwe radykalne zmiany mające na celu wprowadzenie jednolitych rozwiązań. Dlatego też Komisja zamierza skoncentrować wysiłki na wdrożeniu tych specyfikacji technicznych, które przyniosą największe korzyści w okresie krótko- i średnioterminowym, a mianowicie TSI dotyczących CCS, TAF, TAP i OPE.

W przyszłości, przy okazji aktualizacji TSI, konieczne będzie także zwrócenie większej uwagi na zasady opracowane w ramach strategii upraszczania otoczenia regulacyjnego oraz zapewnienie przydatności, skuteczności i proporcjonalności prawodawstwa kolejowego. Na przykład rozważona zostanie możliwość szerszego zastosowania dobrowolnych norm europejskich. Niniejsze sprawozdanie dało Komisji możliwość podkreślenia tych kwestii. Komisja nadal będzie sprawdzać, jak ramy prawne w zakresie bezpieczeństwa i interoperacyjności kolei są stosowane w praktyce, zapewniając wprowadzenie pełnego prawodawstwa wtórnego (a mianowicie TSI dla kolei konwencjonalnych i wspólne metody bezpieczeństwa) oraz transpozycję nowych dyrektyw. Następnie Komisja zamierza przygotować komunikat, w którym dokona przeglądu polityki w zakresie interoperacyjności i bezpieczeństwa wspólnotowego systemu kolejowego.