



Bruksela, dnia 30.1.2013
COM(2013) 32 final

**SPRAWOZDANIE KOMISJI DLA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO, RADY,
EUROPEJSKIEGO KOMITETU EKONOMICZNO-SPOŁECZNEGO I KOMITETU
REGIONÓW**

na temat postępów w dążeniu do osiągnięcia interoperacyjności systemu kolei

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

SPRAWOZDANIE KOMISJI DLA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO, RADY, EUROPEJSKIEGO KOMITETU EKONOMICZNO-SPOŁECZNEGO I KOMITETU REGIONÓW

na temat postępów w dążeniu do osiągnięcia interoperacyjności systemu kolei

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

1. WPROWADZENIE

Niniejsze sprawozdanie zawiera opis poziomu interoperacyjności europejskiego systemu kolejowego, osiągniętego od czasu sprawozdania przyjętego przez Komisję we wrześniu 2009 r.¹. Stanowi ono spełnienie wymogów art. 39 dyrektywy 2008/57/WE².

Niniejsze sprawozdanie opiera się na ustaleniach sprawozdania codwuletniego w sprawie postępów w zakresie interoperacyjności kolei w UE, wydanego przez Europejską Agencję Kolejową w dniu 1 marca 2012 r.³.

2. EWOLUCJA NARZĘDZI INTEROPERACYJNOŚCI

2.1. Dyrektywy w sprawie interoperacyjności

2.1.1. Przegląd

Przekształcona dyrektywa 2008/57/WE weszła w życie z dniem 19 lipca 2008 r. Dyrektywy 96/48/WE⁴ i 2001/16/WE⁵ zostały uchylone ze skutkiem od dnia 19 lipca 2010 r.

Dyrektywa 2008/57/WE została zmieniona przez następujące akty prawne:

- dyrektywę Komisji 2009/131/WE z dnia 16 października 2009 r. zmieniającą załącznik VII do dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie⁶;
- dyrektywę Komisji 2011/18/UE z dnia 1 marca 2011 r. zmieniającą załączniki II, V i VI do dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie⁷.

2.1.2. Transpozycja dyrektyw w sprawie interoperacyjności

Ostateczny termin transpozycji dyrektyw 2008/57/WE i 2009/131/WE do prawa krajowego upłynął 19 lipca 2010 r. Ostateczny termin transpozycji dyrektywy 2011/18/UE do prawa krajowego upłynął 31 grudnia 2011 r.

¹ Komunikat Komisji do Rady i Parlamentu Europejskiego na temat sprawozdania okresowego dotyczącego wdrożenia dyrektywy w sprawie bezpieczeństwa kolei i dyrektyw w sprawie interoperacyjności kolei. COM(2009) 464 final.

² 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.

³ <http://www.era.europa.eu/Document-Register/Pages/Interoperabilitybiennialreport-2011.aspx>.

⁴ 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. 6–24.

⁵ 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. 1–27.

⁶ Dz.U. L 273 z 17.10.2009, s. 12–13.

⁷ Dz.U. L 57 z 2.3.2011, s. 21–28.

Do dnia 20 listopada 2012 r. wszystkie państwa członkowskie z wyjątkiem Niemiec powiadomiły o środkach krajowych wdrażających dyrektywę 2008/57/WE; jednak środki zgłoszone przez Zjednoczone Królestwo i Francję uznaje się za częściowe, gdyż nie mają jeszcze zastosowania do Eurotunelu. Do tego samego dnia wszystkie państwa członkowskie z wyjątkiem Niemiec powiadomiły o środkach krajowych wdrażających dyrektywę 2009/131/WE, a wszystkie państwa członkowskie z wyjątkiem Polski i Słowenii powiadomiły o środkach krajowych wdrażających dyrektywę 2011/18/UE.

Komisja ściśle monitoruje transpozycję tych dyrektyw w sprawie interoperacyjności przez państwa członkowskie. Komisja kieruje formalne wnioski do państw członkowskich, które nie przekazały informacji o krajowych środkach wykonawczych, o transpozycję odpowiednich dyrektyw. Do dnia 31 sierpnia 2012 r. Komisja wszczęła przeciwko pięciu państwom członkowskim postępowanie w sprawie uchybienia zobowiązaniom państwa członkowskiego za brak informacji o krajowych środkach wykonawczych.

Służby Komisji, wspierane przez Europejską Agencję Kolejową, sprawdzają obecnie zgodność krajowych środków wykonawczych z tymi dyrektywami. W przypadku jakichkolwiek niezgodności państwa członkowskie są proszone o przedstawienie dalszych wyjaśnień. Jeżeli w wyniku dalszej analizy niezgodność zostanie potwierdzona, przeciwko danemu państwu członkowskiemu wszczyna się formalne postępowanie w sprawie uchybienia zobowiązaniom państwa członkowskiego.

Dyrektywy w sprawie interoperacyjności kolei przewidują dużą ilość prawodawstwa wtórnego. Obok technicznych specyfikacji interoperacyjności (TSI, zob. pkt 2.3), Komisja przyjęła następujące akty prawne:

- decyzję Komisji 2007/756/WE z dnia 9 listopada 2007 r. przyjmującą wspólną specyfikację dotyczącą krajowego rejestru pojazdów kolejowych określonego w art. 14 ust. 4 i 5 dyrektyw 96/48/WE i 2001/16/WE⁸;
- decyzję Komisji 2010/713/UE z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie modułów procedur oceny zgodności, przydatności do stosowania i weryfikacji WE stosowanych w technicznych specyfikacjach interoperacyjności przyjętych na mocy dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE⁹;
- decyzję Komisji 2011/107/UE z dnia 10 lutego 2011 r. zmieniającą decyzję 2007/756/WE przyjmującą wspólną specyfikację dotyczącą krajowego rejestru pojazdów kolejowych¹⁰;
- rozporządzenie Komisji (UE) nr 201/2011 z dnia 1 marca 2011 r. w sprawie wzoru deklaracji zgodności z dopuszczonym typem pojazdu szynowego¹¹;
- decyzję Komisji 2011/155/UE z dnia 9 marca 2011 r. w sprawie publikacji dokumentu referencyjnego i administrowania dokumentem referencyjnym, o którym mowa w art. 27 ust. 4 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie¹²;

⁸ Dz.U. L 305 z 23.11.2007, s. 30–51.

⁹ Dz.U. L 319 z 4.12.2010, s. 1–52.

¹⁰ Dz.U. L 43 z 17.2.2011, s. 33–54.

¹¹ Dz.U. L 57 z 2.3.2011, s. 8–9.

¹² Dz.U. L 63 z 10.3.2011, s. 22–25.

- zalecenie Komisji 2011/217/UE z dnia 29 marca 2011 r. w sprawie zezwoleń na dopuszczenie do eksploatacji podsystemów strukturalnych i pojazdów na mocy dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE¹³;
- decyzję wykonawczą Komisji 2011/633/UE z dnia 15 września 2011 r. w sprawie wspólnych specyfikacji rejestru infrastruktury kolejowej¹⁴;
- decyzję wykonawczą Komisji 2011/665/UE z dnia 4 października 2011 r. w sprawie europejskiego rejestru typów pojazdów kolejowych dopuszczonych do eksploatacji¹⁵.

2.2. Techniczne specyfikacje interoperacyjności

2.2.1. Aktualna sytuacja

Skrót TSI oznacza techniczne specyfikacje interoperacyjności opracowane przez Europejską Agencję Kolejową na mocy mandatu udzielonego przez Komisję. Podsystemy i składniki interoperacyjności powinny być zgodne z odpowiednimi TSI, aby spełniały zasadnicze wymogi określone w dyrektywie 2008/57/WE i zapewniały interoperacyjność systemu kolei.

Pierwszy szereg TSI dotyczących transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości (TSI HS) wydano w 2002 r. Większość z nich została następnie zmieniona w 2008 r.

Drugi szereg TSI, obejmujący głównie transeuropejski system kolei konwencjonalnych (TSI CR) i przekrojowe zagadnienia takie jak bezpieczeństwo w tunelach kolejowych i dostępność dla osób o ograniczonej sprawności ruchowej, był publikowany w latach 2006-2011.

Wykaz wszystkich technicznych specyfikacji interoperacyjności przyjętych przez Komisję według stanu na dzień 31 grudnia 2012 r. zamieszczono w załączniku I.

Zgodnie z przewidywaniami zawartymi w obecnie obowiązujących dyrektywach w sprawie interoperacyjności, te ramy prawne są nadal rozwijane poprzez korygowanie błędów i zamykanie punktów otwartych w TSI, a także rozszerzanie zakresu geograficznego TSI na cały system kolejowy Unii Europejskiej.

Na tej podstawie Agencja wprowadza obecnie zmiany w następujących TSI: ruch kolejowy (OPE), wagony towarowe (WAG), lokomotywy i tabor pasażerski (LOC&PAS), sterowanie (CCS), aplikacje telematyczne dla przewozów pasażerskich (TAP) i towarowych (TAF), dostępność dla osób o ograniczonej sprawności ruchowej (PRM), bezpieczeństwo w tunelach kolejowych (SRT), infrastruktura (INF) i energia (ENE).

W odniesieniu do TSI CCS w protokole ustaleń podpisanym w dniu 16 kwietnia 2012 r. potwierdzono zgodę wszystkich zainteresowanych stron na wdrożenie systemu ERTMS (europejski system zarządzania ruchem kolejowym) na podstawie specyfikacji „Wzorzec 3” zaleconych przez Agencję tego samego dnia. Innymi słowy, wszystkie zainteresowane strony uznały, że zasadnicze elementy są już zawarte w specyfikacjach. Powiązana zmiana TSI CCS została przyjęta w dniu 6 listopada 2012 r.

W przypadku aplikacji telematycznych Agencja, wzorując się na przykładzie TSI CCS, ustanowiła i prowadzi zarządzanie zmianami (CCM) w odniesieniu do dokumentów technicznych dołączonych do obydwu TSI obejmujących aplikacje telematyczne i monitoruje ich wdrażanie. Ponadto komitet sterujący i eksperci branżowi wspierają wdrożenie obydwu TSI, realizowane zgodnie z planem centralnym.

¹³ Dz.U. L 95 z 8.4.2011, s. 1–29.

¹⁴ Dz.U. L 256 z 1.10.2011, s. 1–25.

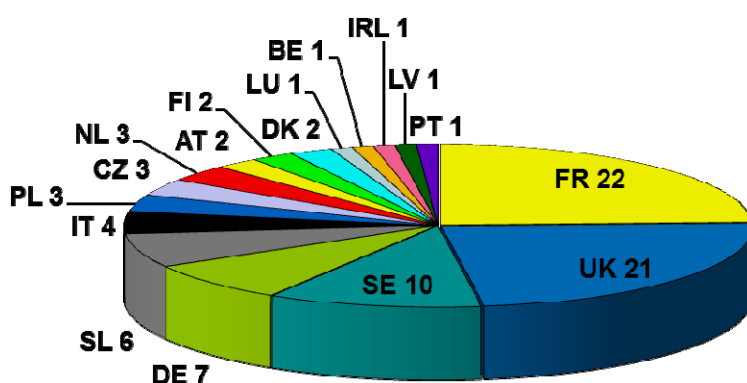
¹⁵ Dz.U. L 264 z 8.10.2011, s. 32–54.

2.2.2. Analiza odstępstw od TSI

Odstępstwa dopuszczają wyjątki od stosowania TSI w pewnych warunkach ustanowionych w obecnie obowiązujących dyrektywach w sprawie interoperacyjności. W okresie od roku 2007 do 31 sierpnia 2012 r. Komisja otrzymała od 17 państw członkowskich 90 powiadomień o odstępstwach, co przedstawiono na następującym schemacie:

Wnioski o odstępstwa złożone od 2007 r. zgodnie z dyrektywami w sprawie interoperacyjności 96/48/WE, 2001/16/WE i 2008/57/WE

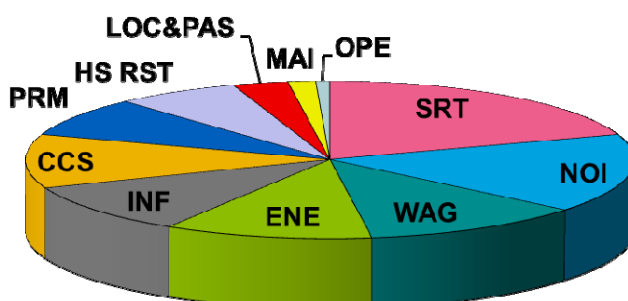
Podział według państw członkowskich (stan na dzień 3 września 2012 r.)



Jak ukazano na schemacie, odstępstwa odnoszą się do niemal wszystkich obowiązujących TSI. Najwyższa liczba otrzymanych odstępstw dotyczyła TSI „Bezpieczeństwo w tunelach kolejowych” (27 odstępstw), „Hałas” (22) i „Wagony towarowe” (16).

Wnioski o odstępstwa złożone od 2007 r. zgodnie z dyrektywami w sprawie interoperacyjności 96/48/WE, 2001/16/WE i 2008/57/WE

Podział według TSI (stan na dzień 3 września 2012 r.)



Odstępstwa zgłoszone Komisji przez państwa członkowskie ujawniły, że koncepcja „zaawansowanego etapu realizacji” (art. 9 ust. 1 lit. a) dyrektywy w sprawie interoperacyjności), która stanowi podstawę ewentualnych odstępstw od TSI, jest niekiedy zbyt szeroko stosowana¹⁶. Może to prowadzić do składania wniosków o przyznanie odstępstwa, które obejmują szerszy zakres niż przewidziany w przepisach UE.

Analiza treści odstępstw wskazuje, że art. 9 dyrektywy 2008/57/WE można uprościć i poprawić poprzez sprecyzowanie przypadków, w których można złożyć wniosek o przyznanie odstępstwa od TSI, przyczyniając się w ten sposób do usprawnienia procedury składania wniosków, a w niektórych przypadkach do uproszczenia treści zawartej w dokumentacji wniosku.

2.3. Rejestry

2.3.1. Krajowy rejestr pojazdów (NVR — art. 33 dyrektywy w sprawie interoperacyjności)

Specyfikacja NVR została przyjęta na mocy decyzji Komisji 2007/756/WE i zmieniona na mocy decyzji Komisji 2011/107/UE. Krajowe rejestry pojazdów są prowadzone przez wyznaczone przez państwa członkowskie jednostki rejestrujące, które powinny być podłączone do wirtualnego rejestru pojazdów (VVR), czyli centralnej wyszukiwarki.

Europejska Agencja Kolejowa (ERA) opracowała oprogramowanie stosowane w standardowej aplikacji do obsługi rejestrów NVR i VVR. Oprogramowanie to jest bezpłatnie udostępniane jednostkom rejestrującym. Rejestry NVR i VVR zostały zaktualizowane z uwzględnieniem zmian wprowadzonych w decyzji Komisji 2011/107/UE. ERA udziela obecnie wsparcia jednostkom rejestrującym w ustanowieniu połączeń pomiędzy ich rejestrami NVR a VVR.

2.3.2. Europejski rejestr typów pojazdów dopuszczonych do eksploatacji (ERATV — art. 34 dyrektywy w sprawie interoperacyjności)

Specyfikacja ERATV została przyjęta na mocy decyzji Komisji 2011/665/UE. Rejestr ERATV będzie prowadzony przez Europejską Agencję Kolejową, która będzie publikować informacje przekazywane przez krajowe organy nadzoru.

ERA opracowuje oprogramowanie dla tego rejestru. Zgodnie z planem aplikacja powinna być wprowadzona do użytku do końca 2012 r.

2.3.3. Rejestr infrastruktury (RINF — art. 35 dyrektywy w sprawie interoperacyjności)

Specyfikacja RINF została przyjęta na mocy decyzji Komisji 2011/633/UE. Rejestr RINF będzie prowadzony przez jednostki wyznaczone przez państwa członkowskie, które należy podłączyć do wspólnego interfejsu użytkownika.

ERA przeprowadza badanie wykonalności w celu określenia odpowiedniego rozwiązania technicznego dla wspólnego interfejsu użytkownika.

2.4. Normalizacja

W dniu 28 stycznia 2011 r. Komisja przesłała europejskim organom normalizacyjnym zlecenie M 483 dotyczące programowania i normalizacji na mocy dyrektywy 2008/57/WE w sprawie interoperacyjności systemu kolei w Unii Europejskiej. Zlecenie to zastępuje zlecenie M 275 z dnia 13 listopada 1998 r. w dziedzinie urządzeń kolejowych w odniesieniu do interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości oraz zlecenie M 334 z

¹⁶ Na przykład w sytuacji, gdy osiągnięcie zgodności projektu z TSI powinno być możliwe bez zmiany harmonogramu i kosztu projektu lub przy uwzględnieniu niewielkich zmian w tym zakresie.

dnia 22 maja 2003 r. w dziedzinie interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych.

Wykaz norm zharmonizowanych zgodnie z dyrektywą 2008/57/WE opublikowano w Dzienniku Urzędowym w dniu 20 lipca 2011 r.

3. POSTĘP NA DRODZE KU INTEROPERACYJNOŚCI

3.1. Wdrożenie interoperacyjności

Sprawozdanie codwuletnie w sprawie postępów w zakresie interoperacyjności kolei w UE, wydane przez Europejską Agencję Kolejową w dniu 1 marca 2012 r., zawiera szczegółowe informacje na temat postępów w tym zakresie. W celu oszacowania postępu Agencja ustanowiła trzy główne grupy wskaźników: instytucjonalne (dotyczące przede wszystkim krajowych organów nadzoru i organów notyfikowanych); prawne (dotyczące sporządzania TSI i zamykania punktów otwartych); oraz dotyczące podsystemów (świadczenia WE, zezwolenia na eksploatację taboru kolejowego i instalacji stałych itd.).

3.2. Pozostałe przeszkody w zakresie interoperacyjności

3.2.1. Zakres i zastosowanie TSI

Pozostające otwarte punkty w TSI oraz ograniczony zakres geograficzny TSI mogą utrudniać przyszłą integrację europejskiego systemu kolejowego, gdyż stanowią one przeszkody dla interoperacyjności. Z tego względu zasadnicze znaczenie ma zamknięcie punktów otwartych i rozszerzenie zakresu TSI na cały system kolejowy UE w rozsądnie krótkim czasie.

W 2011 r. Agencja, przy pomocy konsultantów zewnętrznych, przeprowadziła analizę ex-post w zakresie wdrożenia w siedmiu państwach członkowskich TSI PRM. Ocena ujawniła kilka znaczących decyzji, jakie należy podjąć w celu zastosowania (lub nie) TSI PRM. W przypadku istniejącej infrastruktury i taboru kolejowego projekt jest klasyfikowany jako odnowienie lub modernizacja (zgodnie z dyrektywą w sprawie interoperacyjności) w zależności od tego, na ile znacząca jest dana zmiana. Stwierdzono, że zakres interpretacji terminu „znacząca” jest szeroki, w wyniku czego występują duże różnice w stosowaniu TSI PRM. Ta sytuacja przyczyniła się to ograniczenia w stosowaniu TSI i wstrzymała postęp w zakresie podniesienia dostępności systemu kolejowego.

Odkąd TSI PRM weszła w życie w lipcu 2008 r., państwa członkowskie często powoływały się na art. 20 dyrektywy w sprawie interoperacyjności w przypadku modernizacji lub odnowienia, aby móc arbitralnie zdecydować, czy specyfikacja została zastosowana w pełni, czy też nie. I tak, mimo że TSI PRM powinna być stosowana w przypadku odnowienia lub modernizacji, z zastrzeżeniem postanowień zawartych w rozdz. 7 dotyczącym wdrożenia, a odstępstwo od jej zastosowania jest możliwe wyłącznie na zasadzie odstępstwa (art. 9 dyrektywy) lub w szczególnym przypadku (sekcja 7.4 TSI PRM), warunek ten jest podważany ze względu na szerszy zakres stosowania art. 20 dyrektywy w sprawie interoperacyjności. W celu naprawienia zaistniałej sytuacji Komisja odnosi się do tej kwestii we wnioskach zawartych w czwartym pakiecie kolejowym, podając przy tym lepszą definicję elementów, które powinny być uwzględnione w TSI odnoszących się do przypadków odnowienia lub modernizacji.

3.2.2. Dopuszczenie do eksploatacji pojazdów kolejowych

Dyrektywa 2008/57/WE przewiduje w każdym państwie członkowskim zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji pojazdów kolejowych; wyjątek stanowi wspólna akceptacja, czyli możliwość wprowadzenia zasady, zgodnie z którą inne państwa w pełni uznają wyniki badań zawarte w pierwszym zezwoleniu. W tej sytuacji producenci i przedsiębiorstwa

kolejowe ponoszą szkody z powodu przewlekłego charakteru i kosztów procesu uzyskania zezwolenia.

Prace przeprowadzone w 2010 r. przez służby Komisji i Europejską Agencję Kolejową umożliwiły wszystkim zainteresowanym osiągnięcie porozumienia w sprawie postanowień tej dyrektywy dotyczących dopuszczenia pojazdów kolejowych do eksploatacji. Doprowadziło to do opracowania zalecenia Komisji z dnia 29 marca 2011 r. w sprawie zezwoleń na dopuszczenie do eksploatacji podsystemów strukturalnych i pojazdów na mocy dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE.

Jednak w trakcie tych prac wyłoniły się nowe kwestie takie jak trudności z wdrożeniem wspólnych metod oceny bezpieczeństwa w odniesieniu do oceny ryzyka i mapowania zagrożeń bezpieczeństwa w TSI w celu umożliwienia systematycznego posługiwania się raczej TSI niż przepisami krajowymi.

Z tego względu we wrześniu 2011 r. służby Komisji powołały grupę zadaniową, w skład której weszli przedstawiciele wszystkich zainteresowanych, w celu przeprowadzenia analizy problemów, na jakie napotykają zainteresowane strony w trakcie procesu przyznawania zezwoleń, oraz określenia obszarów wymagających poprawy. Grupa zadaniowa odbyła pięć posiedzeń i zakończyła prace w czerwcu 2012 r.¹⁷.

Grupa zadaniowa określiła trzy rodzaje problemów:

- nie zawsze właściwe stosowanie przepisów UE dotyczących kolei;
- nie zawsze właściwa interpretacja przepisów UE dotyczących kolei;
- możliwość poprawienia przepisów UE dotyczących kolei.

Z tego względu, obok ścisłego monitorowania procesu wdrażania przepisów UE dotyczących kolei, szerszego ich rozpowszechniania i działalności szkoleniowej, konieczna jest zmiana w stosowanej w UE procedurze dopuszczania pojazdów do eksploatacji. Komisja ujęła tę kwestię w czwartym pakiecie wniosków.

3.2.3. Przepisy krajowe

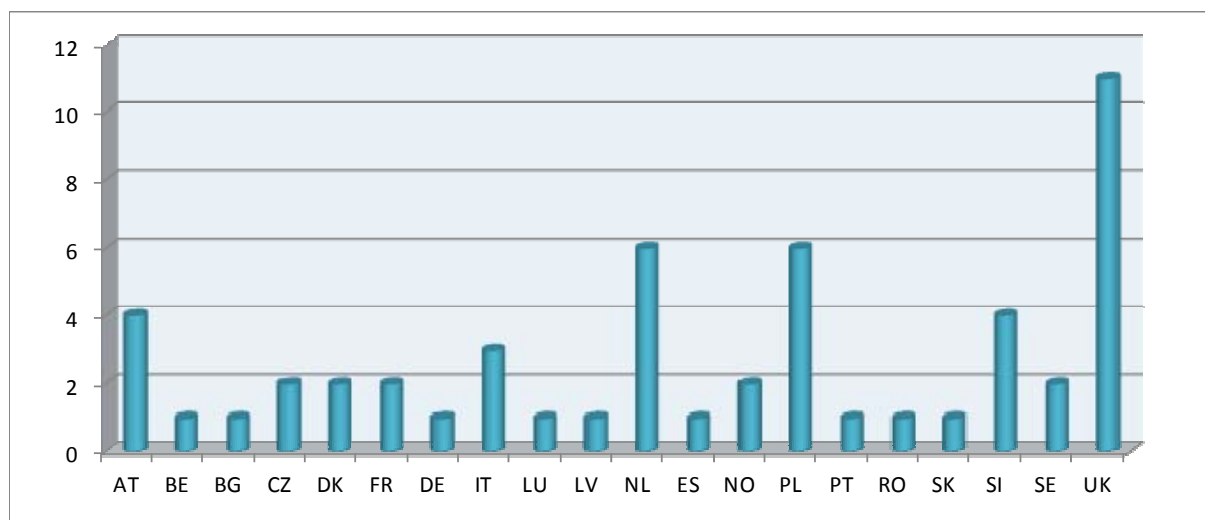
Do innych przeszkód zalicza się brak przejrzystości krajowych ram prawnych dotyczących zezwoleń na dopuszczenie do eksploatacji pojazdów kolejowych oraz brak publicznego dostępu do przepisów krajowych. Europejska Agencja Kolejowa ujęła obydwie te aspekty w bieżących pracach dotyczących klasyfikacji i wzajemnego powiązania przepisów krajowych.

Wreszcie, istnieje też potrzeba podjęcia dalszych działań w odniesieniu do kwestii nadal istniejących przepisów krajowych, które są zbędne lub sprzeczne z TSI, przede wszystkim przez państwa członkowskie, a następnie przez Europejską Agencję Kolejową. W rzeczywistości do czasu pełnego rozszerzenia TSI na cały system kolei w UE państwa członkowskie stale zgłaszają znaczną liczbę przepisów krajowych. Po rozszerzeniu TSI na cały system kolei w UE i zamknięciu punktów otwartych w tych specyfikacjach państwa członkowskie powinny usunąć przepisy krajowe, które są sprzeczne ze TSI lub zbędne. Komisja sprecyzowała tę kwestię w czwartym pakiecie. Ponadto w celu usunięcia niespójnych/dyskryminujących/nieproporcjonalnych przepisów krajowych należy rozszerzyć zakres uprawnień Agencji w porównaniu z państwami członkowskimi. Dlatego też czwarty pakiet umożliwi Agencji przyjmowanie opinii skierowanych do państwa członkowskiego, z podaniem powodów, dla których przepis krajowy uznany za zbędny lub sprzeczny z TSI lub innymi przepisami UE nie powinien wejść w życie lub mieć zastosowania.

¹⁷ Ostateczna wersja sprawozdania grupy zadaniowej jest dostępna pod adresem:
http://www.era.europa.eu/Document-Register/Pages/Report_TF_Railway_Vehicles_Auth.aspx

3.2.4. Jednostki notyfikowane

W dniu 20 listopada 2012 r. w UE i w Norwegii istniały 53 jednostki notyfikowane działające na mocy dyrektywy 2008/57/WE, których rozmieszczenie przedstawia poniższy schemat¹⁸:



Główną barierę dla ogólnoeuropejskiej konkurencji między jednostkami notyfikowanymi stanowi kwestia języka, którym posługuje się wnioskodawca. W istocie wnioskodawcy z państw, w których obowiązują inne języki niż języki robocze jednostek notyfikowanych, są mniej skłonni do wydania dodatkowej kwoty na tłumaczenie. Tak więc prawdziwa konkurencja między jednostkami notyfikowanymi ma miejsce raczej w regionach językowych niż na poziomie UE.

Doświadczenie zdobyte w ubiegłych latach, które wskazuje m.in. na różnice w poziomach kompetencji jednostek notyfikowanych, wydaje się świadczyć o potrzebie lepszego monitorowania i koordynowania ich działalności. Zmiana dyrektywy 2008/57/WE zapewni możliwość zastosowania nowych ram prawnych w odniesieniu do wprowadzania produktów do obrotu, w szczególności postanowień decyzji 768/2008/WE dotyczącej jednostek notyfikowanych.

4. WNIOSKI

Postęp, jaki nastąpił dzięki unijnym ramom prawnym w zakresie interoperacyjności kolei, będzie zachętą do dalszego rozwijania wewnętrznego rynku kolejowego, stymulując powstawanie nowych firm, ograniczając koszty wejścia na rynek, a ostatecznie podnosząc konkurencyjność kolei w stosunku do innych rodzajów transportu.

Analizy przeprowadzone w sprawozdaniu wskazują na następujące fakty:

Akty prawa wtórnego, które dotyczą interoperacyjności (TSI i inne akty prawne), są obecnie ukończone w zakresie, w jakim odnoszą się do transeuropejskiego systemu kolei. Zgodnie z przewidywaniami zawartymi w obecnych ramach prawnych, do 2015 r. oczekuje się rozszerzenia przeważającej większości TSI na cały system kolei w Unii Europejskiej. Po tej dacie specyfikacje te będą poddawane systematycznym zmianom w celu dotrzymania kroku postępowi technicznemu, tendencjom rynkowym i wymaganiom społeczeństwa.

¹⁸ Źródło: NANDO
(http://ec.europa.eu/enterprise/newapproach/nando/index.cfm?fuseaction=directive.notifiedbody&sort=country&dir_id=30).

W przyszłości zmiany w TSI powinny przyczynić się także do uproszczenia środowiska regulacyjnego i zapewnienia adekwatności, skuteczności i proporcjonalności przepisów dotyczących kolei. Na przykład rozważona zostanie możliwość szerszego stosowania dobrowolnych norm europejskich.

Ponadto rozszerzenie zakresu TSI i zamknięcie ich punktów otwartych umożliwi Agencji i państwom członkowskim określenie i uchylenie przepisów krajowych, które są zbędne lub niezgodne z tymi specyfikacjami. W czwartym pakiecie wniosków Komisja przedstawiła bardziej szczegółowe wyjaśnienia dotyczące procesu upraszczania, który jest już możliwy w ramach obowiązujących przepisów, i rozszerzyła jego zakres.

Ponadto w tym pakiecie Komisja proponuje sprecyzowanie kwestii dotyczących stosowania TSI w przypadku odnawiania lub modernizacji istniejących podsystemów.

W tym samym pakiecie Komisja podkreśla znaczenie roli, jaką odgrywają jednostki notyfikowane oraz ich prawidłowe funkcjonowanie, poprzez dostosowanie przepisów w sprawie interoperacyjności do nowych ram prawnych dotyczących wprowadzania produktów do obrotu.

I na koniec, czwarty pakiet odnosi się także do trudności występujących obecnie w procesie przyznawania zezwoleń na dopuszczenie do eksploatacji pojazdów kolejowych, poprzez wprowadzenie pojęcia zezwolenia na wprowadzenie do obrotu pojedynczego pojazdu kolejowego, które będzie ważne na całym terytorium Unii Europejskiej. Pociągnie to za sobą wzmocnienie roli Agencji i zwiększenie nacisku krajowych organów bezpieczeństwa na zadania nadzorcze.

Załącznik I

TSI	Dokument nr	Opublikowany w Dz.U.	Obowiązuje od
TSI dotyczące podsystemów strukturalnych (*): infrastruktura (INF), energia (ENE), sterowanie (CCS), tabor (RST, WAG, NOI)			
HS INF	Decyzja Komisji 2002/732/WE	L 245/143 (2002 r.)	01.12.2002
Zmiana HS INF	Decyzja Komisji 2008/217/WE	L 77/1 (2008 r.)	01.07.2008
HS ENE	Decyzja Komisji 2002/733/WE	L 245/280 (2002 r.)	01.12.2002
Zmiana HS ENE	Decyzja Komisji 2008/284/WE	L 104/1 (2008 r.)	01.10.2008
HS CCS	Decyzja Komisji 2002/731/WE	L 245/37 (2002 r.)	01.12.2002
Korekta HS CCS	-	L 275/3 (2002 r.)	01.12.2002
Zmiana HS CCS	Decyzja Komisji 2004/447/WE	L 155/67 (2004 r.)	31.04.2004
Zmiana HS CCS	Decyzja Komisji 2006/860/WE	L 342/1 (2006 r.)	07.11.2006
Zmiana HS CCS	Decyzja Komisji 2007/153/WE	L 67/13 (2007 r.)	06.03.2007
Zmiana HS CCS	Decyzja Komisji 2008/386/WE	L 136/11 (2008 r.)	01.06.2008
HS RST	Decyzja Komisji 2002/735/WE	L 245/402 (2002 r.)	01.12.2002
Zmiana HS RST	Decyzja Komisji 2008/232/WE	L 84/132 (2008 r.)	01.09.2008
Korekta HS RST	-	L 104/80 (2008 r.)	01.09.2008
CR RST LOC&PAS	Decyzja Komisji 2011/291/UE	L 139/1 (2011 r.)	01.06.2011
CR CCS	Decyzja Komisji 2006/679/WE	L 284/1 (2006 r.)	28.09.2006
Zmiana CR CCS	Decyzja Komisji 2006/860/WE	L 342/1 (2006 r.)	07.11.2006
Zmiana CR CCS	Decyzja Komisji 2007/153/WE	L 67/13 (2007 r.)	06.03.2007
Zmiana CR CCS	Decyzja Komisji 2008/386/WE	L 136/11 (2008 r.)	01.06.2008
Zmiana CR CCS	Decyzja Komisji 2010/79/WE	L 37/74 (2010 r.)	01.04.2010
CR CCS	Decyzja Komisji 2009/561/WE	L 194/60 (2009 r.)	22.07.2009
CR NOI	Decyzja Komisji 2006/66/WE	L 37/1 (2006 r.)	23.06.2006
Zmiana CR NOI	Decyzja Komisji 2011/229/UE	L 99/1 (2011 r.)	05.04.2011

TSI	Dokument nr	Opublikowany w Dz.U.	Obowiązuje od
CR WAG	Decyzja Komisji 2006/861/WE	L 344/1 (2006 r.)	31.01.2007
Zmiana CR WAG	Decyzja Komisji 2009/107/WE	L 45/1 (2009 r.)	01.07.2009
CR INF	Decyzja Komisji 2011/275/UE	L 126 (2011 r.)	01.06.2011
CR ENE	Decyzja Komisji 2011/274/UE	L 126 (2011 r.)	01.06.2011
Zmiana HS & CR CCS	Decyzja Komisji 2012/88/UE	L 51 (2012 r.)	26.07.2012
Zmiana HS & CR CCS	Decyzja Komisji 2012/696/UE	L 311 (2012 r.)	01.01.2013
TSI dotyczące podsystemów funkcjonalnych (*): ruch kolejowy (OPE), aplikacje telematyczne dla przewozu pasażerskich i towarowych (TAP, TAF), konserwacja (MAI)			
HS OPE	Decyzja Komisji 2002/734/WE	L 245/370 (2002 r.)	01.12.2002
Zmiana HS OPE	Decyzja Komisji 2008/231/WE	L 84/1 (2008 r.)	01.09.2008
Zmiana CR&HS OPE	Decyzja Komisji 2010/640/WE	L 280/29 (2010 r.)	25.10.2010
Zmiana CR OPE	Decyzja Komisji 2011/314/UE	L 144/1 (2011 r.)	01.01.2012
HS MAI	Decyzja Komisji 2002/730/WE	L 245/1 (2002 r.)	01.12.2002
Korekta HS MAI	-	L 275/5 (2002 r.)	01.12.2002
CR OPE	Decyzja Komisji 2006/920/WE	L 359/1 (2006 r.)	11.02.2007
Zmiana CR OPE	Decyzja Komisji 2008/231/WE	L 84/1 (2008 r.)	01.09.2008
Zmiana CR OPE	Decyzja Komisji 2009/107/WE	L 45/1 (2009 r.)	01.07.2009
Zmiana CR&HS OPE	Decyzja Komisji 2012/757/UE	L 345/1 (2012 r.)	01.01.2014
CR TAF	Rozporządzenie Komisji (WE) 62/2006	L 13/1 (2006 r.)	19.01.2006
Zmiana CR TAF	Rozporządzenie Komisji (UE) 328/2012	L 106/14 (2012 r.)	20.05.2012
HS&CR TAP	Rozporządzenie Komisji (UE) 454/2011	L 123/11 (2012 r.)	13.05.2011
Zmiana HS&CR TAP	Rozporządzenie Komisji (UE)	L 194/1 (2012 r.)	22.07.2012

TSI	Dokument nr	Opublikowany w Dz.U.	Obowiązuje od
	665/2012		
Przekrojowe TSI: dostępność dla osób o ograniczonej sprawności ruchowej (PRM), bezpieczeństwo w tunelach kolejowych (SRT), zmiany w kilku TSI (Omnibus)			
SRT	Decyzja Komisji 2008/163/WE	L 64/1 (2008 r.)	01.07.2008
PRM	Decyzja Komisji 2008/164/WE	L 64/72 (2008 r.)	01.07.2008
Omnibus 1	Decyzja Komisji 2012/462/UE	L 217/1 (2012 r.)	24.01.2013
Omnibus 2	Decyzja Komisji 2012/463/UE	L 217/11 (2012 r.)	24.01.2013
Omnibus 3	Decyzja Komisji 2012/464/UE	L 217/20 (2012 r.)	24.01.2013

(*) TSI dotyczące podsystemów strukturalnych (np. wagony, infrastruktura) mogą również zawierać wymogi funkcjonalne (np. dotyczące konserwacji).