



KOMISJA
EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 26.1.2016 r.
COM(2016) 35 final

2013/0015 (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 interoperacyjności systemu kolei w Unii Europejskiej (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 interoperacyjności systemu kolei w Unii Europejskiej (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) 30 final – 2013/0015 COD):

31 stycznia 2013 r.

Data wydania opinii przez Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny:

10 lipca 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. PRZEDMIOT WNIOSKU KOMISJI

Komisja zaproponowała przekształcenie dyrektywy w sprawie interoperacyjności (2008/57/WE) w celu zaradzenia poważnym niedociągnięciom. Mimo zmian wprowadzonych przez poprzednie pakiety kolejowe, w całej UE nadal obowiązuje szeroki wachlarz krajowych przepisów technicznych, a procedury wydawania zezwoleń dla pojazdów w poszczególnych państwach członkowskich znacznie się różnią. Utrzymanie silnych barier w dostępie do rynku dla nowych podmiotów i producentów pojazdów kolejowych uniemożliwia w ten sposób realizację prawdziwego jednolitego europejskiego obszaru kolejowego.

Komisja zaproponowała wprowadzenie uproszczonych i ujednoliconych ram wydawania zezwoleń, zaproponowała również rozszerzenie zakresu technicznych specyfikacji interoperacyjności (TSI) i wyjaśnienia ich powiązanie z przepisami krajowymi. Aby osiągnąć te cele, Komisja zaproponowała dalsze rozszerzenie uprawnień Europejskiej Agencji Kolejowej („Agencji”).

3. UWAGI DOTYCZĄCE STANOWISKA RADY

W stanowisku w pierwszym czytaniu przyjętym przez Radę ds. Transportu w dniu 10 grudnia 2015 r. poparto główny cel wniosku Komisji, jakim jest wprowadzenie jednolitego zezwolenia dla pojazdu.

Stanowisko Rady zawiera także nowe przepisy dotyczące konkretnych przypadków i obaw niektórych państw członkowskich:

- dopuszczenia do eksploatacji przytorowego podsystemu „Sterowanie”. W stanowisku Rady kompetencje wprowadzania tego podsystemu do eksploatacji utrzymano w gestii krajowych organów ds. bezpieczeństwa;
- trzyletni okres przejściowy dla rozdziału V dyrektywy 2008/57/WE (zamiast proponowanych dwóch lat); oraz
- terminy wdrożenia TSI. W stanowisku Rady zmniejszono skuteczność proponowanego tekstu, który umożliwiał jednoznaczne wyznaczenie terminów stosowania TSI do istniejących podsystemów.

Komisja z zadowoleniem przyjmuje dodane w stanowisku Rady:

- punkt kompleksowej obsługi w zakresie zezwoleń dla pojazdów, ponieważ ułatwi on wymianę informacji pomiędzy wnioskodawcami, Agencją oraz krajowymi organami ds. bezpieczeństwa;
- nowy przepis, zobowiązujący Agencję do utworzenia nowego europejskiego rejestru pojazdów, ponieważ uprości to obecną sytuację funkcjonowania 26 krajowych rejestrów pojazdów i odpowiada nowej roli Agencji w zakresie wydawania zezwoleń dla pojazdów.

Komisja wyraża jednak ubolewanie z powodu:

- 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 do dostarczania Komisji jasnych i precyzyjnych informacji w odniesieniu do transpozycji dyrektywy 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 interoperacyjności systemu kolei ma kluczowe znaczenie do wprowadzenia uproszczonych i jednolitych ram wydawania zezwoleń dla pojazdów. Zaktualizowane przepisy pozwoliłyby znacznie ograniczyć szeroki korpus technicznych przepisów krajowych w UE i – co równie ważne – poważne rozbieżności w procedurach wydawania zezwoleń dla pojazdów 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.