

Czwarty pakiet kolejowy: „filar techniczny”

Poprowadzenie międzynarodowego połączenia kolejowego jest dość skomplikowane i kosztowne, ponieważ wymaga zgodności różnych systemów kolejowych i infrastruktury kolejowej, jak również wspólnego podejścia do bezpieczeństwa. Pomimo godnych odnotowania osiągnięć, jakich UE dokonała od końca lat 80. XX w. w celu ujednoczenia systemów kolejowych i stworzenia zintegrowanego unijnego obszaru kolejowego, nadal konieczne są usprawnienia w celu uproszczenia procedur oraz zarządzania systemami technicznymi i zasadami.

Kontekst

W ostatnich dziesięcioleciach Komisja Europejska prowadziła prace na rzecz rozwiązania kwestii rozdrobnienia kolei w UE, które wynika z samoregulacji systemów krajowych. Począwszy od 1996 r. Komisja dążyła do zapewnienia zgodności technicznej, tj. *interoperacyjności*, najpierw [sieci kolei dużych prędkości](#) a później, w 2001 r., [kolei konwencjonalnych](#). UE ustanowiła też wspólne procedury i [cele w zakresie bezpieczeństwa](#), wprowadzając wobec wszystkich przedsiębiorstw kolejowych wymóg posiadania certyfikatu bezpieczeństwa. Co najważniejsze, w 2004 r. utworzono [Europejską Agencję Kolejową](#) (ERA). Do jej zadań należy eliminowanie operacyjnych i regulacyjnych różnic między systemami kolejowymi w UE, co przyczynia się do zwiększenia ich interoperacyjności, oraz promowanie wspólnych dla wszystkich zainteresowanych podmiotów procedur zarządzania bezpieczeństwem. Dziś techniczne ramy unijnych kolei nadal wymagają dalszych usprawnień. Zarządzanie wymogami technicznymi i wymogami bezpieczeństwa jest rozdzielone między ERA a organy krajowe, co powoduje dodatkową biurokrację i dalsze koszty dla przedsiębiorstw kolejowych (zwłaszcza nowych) i całego sektora. W [opinii Komisji](#) wydawanie zezwoleń i certyfikatów bezpieczeństwa jest procesem zbyt długim, złożonym i kosztownym.

Wnioski Komisji

W styczniu 2013 r. Komisja przedłożyła sześć wniosków ustawodawczych składających się na czwarty pakiet kolejowy. Trzy spośród tych wniosków, nazywane „filarem technicznym”, mają spowodować przyspieszenie procedur administracyjnych i zmniejszenie ich kosztów, aby ułatwić przedsiębiorstwom kolejowym dostęp do unijnego rynku kolejowego. Mają one na celu zmianę [rozporządzenia w sprawie ERA](#) oraz przekształcenie dyrektyw w sprawie [bezpieczeństwa](#) i [interoperacyjności](#). Rozszerzeniu uległyby uprawnienia ERA: zapewniałaby ona kompleksową obsługę w zakresie wydawania zezwoleń dla systemów sterowania, ogólnounijnych zezwoleń dla pojazdów i jednolitych certyfikatów bezpieczeństwa. Wzmocniona zostałaby też jej rola w zakresie rozwoju [ERTMS](#), tj. europejskiego systemu zarządzania ruchem kolejowym. Zwiększyłyby się również uprawnienia ERA względem krajowych organów ds. bezpieczeństwa dzięki monitorowaniu ich działań. Wnioski te dotyczą m.in. poprawy zarządzania ERA, ustanowienia Rady Wykonawczej wspierającej Radę Zarządzającą (wcześniej Radę Administracyjną) oraz ustanowienia Rady Odwoławczej. Według Komisji cały ten pakiet środków powinien [umożliwić](#) do 2025 r. skrócenie czasu o 20% dla nowych podmiotów i zmniejszenie o 20% kosztów i trwania procesu wydawania zezwoleń dla taboru, co z kolei przyniosłoby 500 mln EUR oszczędności.

Parlament Europejski a proces ustawodawczy

Parlament Europejski (PE) przyjął swoje stanowisko w sprawie trzech wniosków filara technicznego w pierwszym czytaniu w lutym 2014 r. Rezolucje ustawodawcze uchwalono znaczną większością głosów. W odniesieniu do [bezpieczeństwa](#) w złożonych poprawkach podkreślono konieczność wyraźnego rozróżnienia między zadaniami ERA a krajowych organów ds. bezpieczeństwa, natomiast w przypadku odizolowanych sieci kolejowych stworzono możliwość występowania o certyfikaty bezpieczeństwa albo do ERA, albo do



krajowych organów ds. bezpieczeństwa. W czerwcu 2015 r. Parlament i Rada [osiągnęły](#) porozumienie polityczne po dziewięciu rundach rozmów trójstronnych. W kwestii wydawania [zezwoleń dla pojazdów](#) oraz certyfikatów [bezpieczeństwa](#) dla przedsiębiorstw kolejowych Rada zaproponowała podwójny system, w ramach którego ERA byłaby odpowiedzialna za transgraniczne operacje kolejowe, a w przypadku ruchu krajowego istniałaby możliwość wyboru między krajowym organem ds. bezpieczeństwa a ERA. Rada zaproponowała też zawarcie umów o współpracy między ERA a krajowymi organami ds. bezpieczeństwa w kontekście nowych certyfikatów i zezwoleń dla pojazdów oraz ustanowienie maksymalnie czteroletniego okresu przejściowego. W dniu 14 marca 2016 r. Komisja Transportu PE [poparła](#) porozumienie z Radą. Głosowanie w drugim czytaniu na posiedzeniu plenarnym zaplanowano na drugą sesję w kwietniu.