



PARLAMENT EUROPEJSKI

2009 - 2014

Dokument z posiedzenia

A7-0033/2014

16.1.2014

*****I**

SPRAWOZDANIE

w sprawie wniosku dotyczącego dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie interoperacyjności systemu kolei w Unii Europejskiej (wersja przekształcona)
(COM(2013)0030 – C7-0027/2013 – 2013/0015(COD))

Komisja Transportu i Turystyki

Sprawozdawczyni: Izaskun Bilbao Barandica

(Przekształcenie – art. 87 Regulaminu)

RR\1015748PL.doc

PE513.305v02-00

PL

Zjednoczona w różnorodności

PL

Objaśnienie używanych znaków

- * Procedura konsultacji
- *** Procedura zgody
- ***I Zwykła procedura ustawodawcza (pierwsze czytanie)
- ***II Zwykła procedura ustawodawcza (drugie czytanie)
- ***III Zwykła procedura ustawodawcza (trzecie czytanie)

(Wskazana procedura opiera się na podstawie prawnej zaproponowanej w projekcie aktu.)

Poprawki do projektu aktu

W poprawkach Parlamentu zmiany do projektu aktu zaznacza się **wytłuszczonym drukiem i kursywą**. Oznakowanie *zwykłą kursywą* jest wskazówką dla służb technicznych dotyczącą propozycji korekty elementów projektu aktu w celu ustalenia tekstu końcowego (np. elementów w oczywisty sposób błędnych lub pominiętych w danej wersji językowej). Sugestie korekty wymagają zgody właściwych służb technicznych.

W poprawkach do aktów istniejących trzecia i czwarta linijka w nagłówku poprawki w projekcie aktu zawiera, odpowiednio, odniesienie do istniejącego aktu i postanowienia tego aktu, które ulega zmianie. Fragmenty przepisu aktu istniejącego, do którego Parlament wprowadza zmiany, a który nie został zmieniony w projekcie aktu, zaznacza się **wytłuszczonym drukiem**. Ewentualne skreślenia w obrębie takich fragmentów zaznaczane są w sposób następujący: [...].

SPIS TREŚCI

	Strona
PROJEKT REZOLUCJI USTAWODAWCZEJ PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO.....	5
UZASADNIENIE	93
ZAŁĄCZNIK: PISMO KOMISJI PRAWNEJ	96
ZAŁĄCZNIK: OPINIA KONSULTACYJNEJ GRUPY ROBOCZEJ SŁUŻB PRAWNYCH PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO, RADY I KOMISJI	98
OPINIA KOMISJI ROZWOJU REGIONALNEGO	100
PROCEDURA.....	130

PROJEKT REZOLUCJI USTAWODAWCZEJ PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO

w sprawie wniosku dotyczącego dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie interoperacyjności systemu kolei w Unii Europejskiej (wersja przekształcona)
(COM(2013)0030 – C7-0027/2013 – 2013/0015(COD))

(Zwykła procedura ustawodawcza – przekształcenie)

Parlament Europejski,

- uwzględniając wniosek Komisji przedstawiony Parlamentowi Europejskiemu i Radzie (COM(2013)0030),
- uwzględniając art. 294 ust. 2 oraz art. 91 ust. 1, art. 170 i 171 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, zgodnie z którymi Komisja przedstawiła wniosek Parlamentowi (C7-0027/2013),
- uwzględniając art. 294 ust. 3 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,
- uwzględniając uzasadnione opinie przedstawione – na mocy protokołu nr 2 w sprawie stosowania zasad pomocniczości i proporcjonalności – przez parlament litewski oraz parlament szwedzki, w których stwierdzono, że projekt aktu ustawodawczego nie jest zgodny z zasadą pomocniczości,
- uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego z dnia 11 lipca 2013 r.¹,
- uwzględniając opinię Komitetu Regionów z dnia 7 października 2013 r.²,
- uwzględniając Porozumienie międzyinstytucjonalne z dnia 28 listopada 2001 r. w sprawie bardziej uporządkowanego wykorzystania techniki przekształcania aktów prawnych³,
- uwzględniając pismo Komisji Prawnej z dnia 16 grudnia 2013 r. skierowane do Komisji Transportu i Turystyki zgodnie z art. 87 ust. 3 Regulaminu,
- uwzględniając art. 87 i 55 Regulaminu,
- uwzględniając sprawozdanie Komisji Transportu i Turystyki oraz opinię Komisji Rozwoju Regionalnego (A7-0033/2014),

¹ Dz.U. C 327 z 12.11.2013, s. 122.

² Dz.U. C 356 z 5.12.2013, s. 92.

³ Dz.U. C 77 z 28.3.2002, s. 1.

- A. mając na uwadze, że grupa konsultacyjna służb prawnych Parlamentu Europejskiego, Rady i Komisji stwierdziła, że przedmiotowy wniosek nie zawiera żadnych zmian merytorycznych innych niż te określone jako takie we wniosku, oraz mając na uwadze, że w odniesieniu do ujednoczenia niezmiennych przepisów wcześniejszych aktów z tymi zmianami wniosek zawiera zwykle ujednoczenie istniejących tekstów, bez zmian merytorycznych;
1. uchwała poniższe stanowisko w pierwszym czytaniu, biorąc pod uwagę zalecenia grupy konsultacyjnej służb prawnych Parlamentu Europejskiego, Rady i Komisji;
 2. zwraca się do Komisji o ponowne przekazanie mu sprawy, jeśli uzna ona za stosowne wprowadzić znaczące zmiany do swojego wniosku lub zastąpić go innym tekstem;
 3. zobowiązuje swojego przewodniczącego do przekazania stanowiska Parlamentu Radzie i Komisji, a także parlamentom narodowym.

Poprawka 1

Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 2

Tekst proponowany przez Komisję

(2) Celem umożliwienia obywatelom Unii, podmiotom gospodarczym oraz władzom regionalnym i lokalnym pełnego uczestnictwa w korzyściach wynikających z ustanowienia obszaru bez granic wewnętrznych właściwe jest, w szczególności, poprawienie powiązań wzajemnych oraz interoperacyjności krajowych sieci kolejowych, jak również dostępu do nich, wprowadzając w życie wszelkie środki, które mogą być niezbędne w obszarze normalizacji technicznej.

Poprawka

(2) Celem umożliwienia obywatelom Unii, podmiotom gospodarczym oraz władzom regionalnym i lokalnym pełnego uczestnictwa w korzyściach wynikających z ustanowienia obszaru bez granic wewnętrznych **oraz realizacji celów spójności terytorialnej** właściwe jest, w szczególności, poprawienie powiązań wzajemnych oraz interoperacyjności krajowych sieci kolejowych, jak również dostępu do nich, **w tym dla osób niepełnosprawnych**, wprowadzając w życie wszelkie środki, które mogą być niezbędne w obszarze normalizacji technicznej.

Poprawka 2

Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 3

Tekst proponowany przez Komisję

(3) Dążenie do osiągnięcia interoperacyjności w ramach systemu kolei Unii powinno prowadzić do określenia optymalnego poziomu harmonizacji technicznej i umożliwić usprawnienie, poprawę i rozwój usług w zakresie **międzynarodowego** transportu kolejowego

Poprawka

(3) Dążenie do osiągnięcia interoperacyjności w ramach systemu kolei Unii powinno prowadzić do określenia optymalnego poziomu harmonizacji technicznej i umożliwić usprawnienie, poprawę i rozwój usług w zakresie transportu kolejowego w obrębie Unii oraz

w obrębie Unii oraz w relacjach z państwami trzecimi, a także przyczynić się do stopniowego tworzenia wewnętrznego rynku sprzętu i usług na potrzeby budowy, odnowienia, modernizacji i eksploatacji systemu kolei na terenie Unii.

w relacjach z państwami trzecimi, a także przyczynić się do stopniowego tworzenia wewnętrznego rynku sprzętu i usług na potrzeby budowy, odnowienia, modernizacji i eksploatacji systemu kolei na terenie Unii.

Uzasadnienie

Osiągnięcie interoperacyjności przyniesie korzyści nie tylko usługom w zakresie międzynarodowego transportu kolejowego, lecz całemu transportowi kolejowemu, np. dzięki oszczędnościom czasu i kosztów.

Poprawka 3

Wniosek dotyczący dyrektywy

Motyw 4

Tekst proponowany przez Komisję

(4) Działalność komercyjna kolei **na** całej sieci kolejowej wymaga w szczególności pełnej kompatybilności infrastruktury i pojazdów, jak również skutecznego wzajemnego połączenia systemów informowania i **komunikowania** różnych zarządców infrastruktury i przedsiębiorstw kolejowych. Od takiej zgodności i wzajemnego połączenia uzależnione są: stopień wydajności, poziom bezpieczeństwa, jakość usług oraz koszty, podobnie jak, w szczególności, interoperacyjność systemu kolei.

Poprawka

(4) Działalność komercyjna kolei **w** całej sieci kolejowej wymaga w szczególności pełnej kompatybilności infrastruktury i pojazdów, jak również skutecznego wzajemnego połączenia systemów informowania, **komunikowania i systemów biletowych** różnych zarządców infrastruktury i przedsiębiorstw kolejowych. Od takiej zgodności i wzajemnego połączenia uzależnione są: stopień wydajności, poziom bezpieczeństwa, jakość usług oraz koszty, podobnie jak, w szczególności, interoperacyjność systemu kolei.

Uzasadnienie

Z perspektywy pasażerów systemy biletowe również muszą być interoperacyjne, aby możliwe było czerpanie korzyści z tej inicjatywy.

Poprawka 4

Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 5

Tekst proponowany przez Komisję

(5) Przepisy ramowe dotyczące kolei powinny określać wyraźny zakres odpowiedzialności za zapewnienie zgodności z zasadami bezpieczeństwa, zdrowia i ochrony konsumenta obowiązującymi ogólnie dla sieci kolejowych.

Poprawka

(5) Przepisy ramowe dotyczące kolei powinny określać wyraźny zakres odpowiedzialności za zapewnienie zgodności z zasadami bezpieczeństwa, zdrowia, **zasadami społecznymi** i **zasadami** ochrony konsumenta obowiązującymi ogólnie dla sieci kolejowych.

Uzasadnienie

Harmonizacji aspektów społecznych, np. czasu pracy, jazdy i odpoczynku, muszą towarzyszyć działania techniczne na rzecz interoperacyjności, bezpieczeństwa i jakości.

Poprawka 5

Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 6

Tekst proponowany przez Komisję

(6) Istnieją poważne rozbieżności pomiędzy krajowymi przepisami, przepisami wewnętrznymi i specyfikacjami technicznymi mającymi zastosowanie do systemów, podsystemów i składników kolei, gdyż uwzględniają one techniki specyficzne dla przemysłu krajowego oraz określają konkretne wymiary i rozwiązania, jak też cechy specjalne. Sytuacja ta uniemożliwia bezproblemowy przejazd pociągów na terytorium całej Unii

Poprawka

(6) Istnieją poważne rozbieżności pomiędzy krajowymi przepisami, przepisami wewnętrznymi i specyfikacjami technicznymi mającymi zastosowanie do systemów, podsystemów i składników kolei, gdyż uwzględniają one techniki specyficzne dla przemysłu krajowego oraz określają konkretne wymiary i rozwiązania, jak też cechy specjalne. Sytuacja ta uniemożliwia bezproblemowy przejazd pociągów na terytorium całej Unii **oraz czerpanie korzyści z normalizacji i ekonomii skali na jednolitym rynku.**

Uzasadnienie

Obecna różnorodność europejskich systemów kolei uniemożliwia przedsiębiorstwom produkcję dużych serii systemów, podsystemów i składników kolejowych, co uniemożliwia czerpanie korzyści z masowej produkcji, a mianowicie z niższych cen i krótszych cykli produkcji.

Poprawka 6

Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 23

Tekst proponowany przez Komisję

(23) W obliczu rozmiarów i złożoności systemu kolei okazało się konieczne, z przyczyn praktycznych, podzielenie go na następujące podsystemy: infrastruktura, sterowanie – urządzenia przytorowe, sterowanie – urządzenia pokładowe, energia, tabor, ruch kolejowy, utrzymanie i aplikacje telematyczne dla przewozów pasażerskich i towarowych. Dla każdego z tych podsystemów muszą zostać określone zasadnicze wymagania oraz specyfikacje techniczne, szczególnie w odniesieniu do składników oraz interfejsów, celem spełnienia tych zasadniczych wymagań. Ten sam system dzieli się na dobra nieruchome i ruchome: z jednej strony – sieć, złożona z linii, stacji, terminali i wszelkiego rodzaju stałych urządzeń niezbędnych do zapewnienia bezpiecznej i nieprzerwanej eksploatacji systemu; z drugiej strony – wszystkie pojazdy przemieszczające się na tej sieci. Do celów niniejszej dyrektywy pojazd składa się zatem z jednego podsystemu (tabor) i, tam gdzie to konieczne, innych podsystemów (przede wszystkim znajdującego się na

Poprawka

(23) W obliczu rozmiarów i złożoności systemu kolei okazało się konieczne, z przyczyn praktycznych, podzielenie go na następujące podsystemy: infrastruktura, sterowanie – urządzenia przytorowe, sterowanie – urządzenia pokładowe, energia, tabor, ruch kolejowy, utrzymanie i aplikacje telematyczne dla przewozów pasażerskich i towarowych. Dla każdego z tych podsystemów muszą zostać określone zasadnicze wymagania oraz specyfikacje techniczne, szczególnie w odniesieniu do składników oraz interfejsów, celem spełnienia tych zasadniczych wymagań. Ten sam system dzieli się na dobra nieruchome i ruchome: z jednej strony – sieć, złożona z linii, stacji, terminali i wszelkiego rodzaju stałych urządzeń niezbędnych do zapewnienia bezpiecznej i nieprzerwanej eksploatacji systemu; z drugiej strony – wszystkie pojazdy przemieszczające się na tej sieci. Do celów niniejszej dyrektywy pojazd składa się zatem z jednego podsystemu (tabor) i, tam gdzie to konieczne, innych podsystemów (przede wszystkim znajdującego się na

pokładzie pojazdu podsystemu sterowania ruchem kolejowym).

pokładzie pojazdu podsystemu sterowania ruchem kolejowym). ***Choć system dzieli się na wiele elementów, Agencja Kolejowa Unii Europejskiej („Agencja”) zachowa całościowe spojrzenie na system w celu zagwarantowania bezpieczeństwa i interoperacyjności.***

Uzasadnienie

Agencja powinna stać na straży całościowej wizji systemu kolei.

Poprawka 7

Wniosek dotyczący dyrektywy

Motyw 24

Tekst proponowany przez Komisję

(24) W konwencji ONZ o prawach osób niepełnosprawnych, której Unia jest stroną, dostępność uznano za jedną z ogólnych zasad i zobowiązano Państwa Strony do podejmowania odpowiednich środków w celu zapewnienia osobom niepełnosprawnym dostępu, na zasadzie równości z innymi osobami, w tym poprzez opracowywanie, ogłaszanie i monitorowanie wdrażania minimalnych standardów i wytycznych w sprawie dostępności. Dostępność stanowi zatem ważny wymóg w zakresie interoperacyjności systemu kolei.

Poprawka

(24) W konwencji ONZ o prawach osób niepełnosprawnych, której Unia jest stroną, dostępność uznano za jedną z ogólnych zasad i zobowiązano Państwa Strony do podejmowania odpowiednich środków w celu zapewnienia osobom niepełnosprawnym dostępu, na zasadzie równości z innymi osobami, w tym poprzez opracowywanie, ogłaszanie i monitorowanie wdrażania minimalnych standardów i wytycznych w sprawie dostępności. Dostępność ***dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej możliwości poruszania się*** stanowi zatem ważny wymóg w zakresie interoperacyjności systemu kolei, ***zgodny z unijnymi przepisami dotyczącymi osób o ograniczonej możliwości poruszania się.***

Poprawka 8

Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 26

Tekst proponowany przez Komisję

(26) TSI oddziałują również na warunki korzystania przez użytkowników z transportu kolejowego, dlatego konieczne jest zasięgnięcie opinii użytkowników w odniesieniu do aspektów ich dotyczących.

Poprawka

(26) TSI oddziałują również na warunki korzystania przez użytkowników z transportu kolejowego, dlatego konieczne jest zasięgnięcie opinii użytkowników, w **tym organizacji osób niepełnosprawnych**, w odniesieniu do aspektów ich dotyczących.

Poprawka 9

Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 39 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(39a) W celu utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego, obniżenia kosztów i skrócenia czasu trwania procedur wydawania zezwoleń oraz poprawy bezpieczeństwa kolei konieczne jest usprawnienie procedur wydawania zezwoleń oraz ich harmonizacja na szczeblu UE. W okresie przejściowym wymaga to jasnego podziału zadań i obowiązków między Agencję i krajowe organy ds. bezpieczeństwa.

Agencja powinna korzystać z cennej wiedzy eksperckiej, wiedzy lokalnej i doświadczenia krajowych organów ds. bezpieczeństwa. Powinna ona przekazywać konkretne zadania i obowiązki krajowym organom ds. bezpieczeństwa na podstawie porozumień umownych, o których mowa w art. 22,, lecz podejmować ostateczną decyzję we

wszystkich procedurach wydawania zezwoleń.

Poprawka 10

Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 40

Tekst proponowany przez Komisję

(40) W celu zapewnienia możliwości identyfikacji pojazdów i ich historii numery referencyjne zezwoleń **na wprowadzenie pojazdu do obrotu** powinny być ewidencjonowane wraz z pozostałymi danymi dotyczącymi pojazdu.

Poprawka

(40) W celu zapewnienia możliwości identyfikacji pojazdów i ich historii numery referencyjne zezwoleń **dla pojazdów** powinny być ewidencjonowane wraz z pozostałymi danymi dotyczącymi pojazdu.

Uzasadnienie

Powinien istnieć europejski system autoryzacji pojazdów, by można było kupować je „gotowe do użytku”. Proponowany podział na „wprowadzanie do obrotu” i „dopuszczanie do eksploatacji” nie usuwa przeszkód w łatwym i szybszym zakupie oraz użytkowaniu taboru.

Poprawka 11

Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 41

Tekst proponowany przez Komisję

(41) W TSI należy określić procedury sprawdzania zgodności między pojazdami a siecią **po wydaniu zezwolenia na wprowadzenie pojazdu do obrotu i przed podjęciem decyzji o dopuszczeniu do eksploatacji.**

Poprawka

(41) W TSI należy określić procedury sprawdzania zgodności między pojazdami a siecią przed **rozpoczęciem nowej eksploatacji.**

Poprawka 12

Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 46 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(46a) Uzupełnieniem uregulowań prawnych powinny być inicjatywy mające na celu zapewnienie wsparcia finansowego na rzecz innowacyjnych i interoperacyjnych technologii w sektorze kolei takich, jak inicjatywa Shift2Rail.

Poprawka 13

Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 48

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(48) W celu zmiany innych niż istotnych elementów niniejszej dyrektywy należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjęcia aktów zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej w odniesieniu do dostosowania do postępu technicznego załącznika II w zakresie podziału systemu kolei na podsystemy oraz dostosowania do opisu tych podsystemów treści TSI oraz ich zmian, w tym zmian koniecznych w celu usunięcia braków w TSI. Szczególnie ważne jest, aby w czasie prac przygotowawczych Komisja prowadziła stosowne konsultacje, w tym na poziomie ekspertów. Przygotowując i opracowując akty delegowane, Komisja powinna zapewnić jednoczesne, terminowe i odpowiednie przekazywanie stosownych dokumentów Parlamentowi Europejskiemu i Radzie,

(48) W celu zmiany innych niż istotnych elementów niniejszej dyrektywy należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjęcia aktów zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej w odniesieniu do dostosowania do postępu technicznego załącznika II w zakresie podziału systemu kolei na podsystemy oraz dostosowania do opisu tych podsystemów treści TSI oraz ich zmian, w tym zmian koniecznych w celu usunięcia braków w TSI, ***zmian zakresu i treści deklaracji zgodności WE oraz przydatności składnika interoperacyjności do stosowania, procedur weryfikacji podsystemów, w tym ogólnych zasad, treści, procedury i dokumentów dotyczących procedury weryfikacji WE oraz procedury weryfikacji w przypadku przepisów krajowych.*** Szczególnie ważne jest, aby w czasie prac przygotowawczych

Komisja prowadziła stosowne konsultacje, w tym na poziomie ekspertów. Przygotowując i opracowując akty delegowane, Komisja powinna zapewnić jednocześnie, terminowe i odpowiednie przekazywanie stosownych dokumentów Parlamentowi Europejskiemu i Radzie,

Poprawka 14

Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 51

Tekst proponowany przez Komisję

(51) W celu zapewnienia jednolitych warunków wykonywania niniejszej dyrektywy należy powierzyć Komisji uprawnienia wykonawcze dotyczące: treści dokumentacji, która powinna być dołączana do wniosku o niestosowanie jednej lub większej liczby TSI lub ich części, szczegółowych informacji, formatu i sposobu przekazywania tej dokumentacji; **zakresu i treści** deklaracji zgodności WE oraz przydatności składnika interoperacyjności do stosowania, **jej formatu i szczegółowości informacji w niej zawartych**; klasyfikacji notyfikowanych przepisów krajowych do poszczególnych kategorii w celu ułatwienia weryfikacji zgodności między stałymi i ruchomymi urządzeniami; **procedur weryfikacji podsystemów, w tym ogólnych zasad, treści, procedury i dokumentów dotyczących procedury weryfikacji WE oraz procedury weryfikacji w przypadku przepisów krajowych**; wzorów deklaracji weryfikacji WE oraz deklaracji weryfikacji w przypadku przepisów krajowych oraz wzorów dokumentów wchodzących w

Poprawka

(51) W celu zapewnienia jednolitych warunków wykonywania niniejszej dyrektywy należy powierzyć Komisji uprawnienia wykonawcze dotyczące: treści dokumentacji, która powinna być dołączana do wniosku o niestosowanie jednej lub większej liczby TSI lub ich części, szczegółowych informacji, formatu i sposobu przekazywania tej dokumentacji; **formatu i szczegółowości informacji zawartych w** deklaracji zgodności WE oraz przydatności składnika interoperacyjności do stosowania; klasyfikacji notyfikowanych przepisów krajowych do poszczególnych kategorii w celu ułatwienia weryfikacji zgodności między stałymi i ruchomymi urządzeniami; wzorów deklaracji weryfikacji WE oraz deklaracji weryfikacji w przypadku przepisów krajowych oraz wzorów dokumentów wchodzących w skład dokumentacji technicznej, która musi towarzyszyć deklaracji weryfikacji; wspólnych specyfikacji dotyczących treści, formatu danych, architektury funkcjonalnej i technicznej i sposobu prowadzenia rejestru infrastruktury oraz zasad

skład dokumentacji technicznej, która musi towarzyszyć deklaracji weryfikacji; wspólnych specyfikacji dotyczących treści, formatu danych, architektury funkcjonalnej i technicznej i sposobu prowadzenia rejestru infrastruktury oraz zasad wprowadzania danych do tego rejestru i wglądu do tych danych. Uprawnienia te powinny być wykonywane zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. ustanawiającym przepisy i zasady ogólne dotyczące trybu kontroli przez państwa członkowskie wykonywania uprawnień wykonawczych przez Komisję¹³.

¹³ Dz.U. L 55 z 28.2.2011, s.13.

wprowadzania danych do tego rejestru i wglądu do tych danych. Uprawnienia te powinny być wykonywane zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. ustanawiającym przepisy i zasady ogólne dotyczące trybu kontroli przez państwa członkowskie wykonywania uprawnień wykonawczych przez Komisję¹³.

¹³ Dz.U. L 55 z 28.2.2011, s.13.

Poprawka 15

Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 1 – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję

1. Niniejszą dyrektywą ustanawia się warunki, które mają być spełnione w celu osiągnięcia interoperacyjności systemu kolei Unii w sposób zgodny z przepisami dyrektywy [.../... w sprawie bezpieczeństwa systemu kolei w Unii] . Warunki te dotyczą projektowania, budowy, dopuszczenia do eksploatacji, modernizacji, odnowienia, eksploatacji i utrzymania części tego systemu, a także kwalifikacji zawodowych, wymagań zdrowotnych i dotyczących bezpieczeństwa dla personelu mającego udział w jego eksploatacji i utrzymaniu.

Poprawka

1. Niniejszą dyrektywą ustanawia się warunki, które mają być spełnione w celu osiągnięcia interoperacyjności systemu kolei Unii w sposób zgodny z przepisami dyrektywy [.../... w sprawie bezpieczeństwa systemu kolei w Unii] . Warunki te dotyczą projektowania, budowy, dopuszczenia do eksploatacji, modernizacji, odnowienia, eksploatacji i utrzymania części tego systemu, a także kwalifikacji zawodowych, wymagań zdrowotnych i dotyczących bezpieczeństwa dla personelu mającego udział w jego eksploatacji i utrzymaniu.

Realizacja tego celu nieuchronnie doprowadzi do zdefiniowania optymalnego poziomu technicznej harmonizacji, dzięki czemu przyczyni się do stopniowego stworzenia wewnętrznego rynku oferującego sprzęt i usługi w zakresie konstrukcji, odnawiania, modernizacji i eksploatacji systemu kolei na terenie Wspólnoty.

Uzasadnienie

Należy zachować dotychczasowe cele wyznaczone w dyrektywie w sprawie interoperacyjności (obecnie art. 1 ust. 2 lit. b)), gdyż nadają one dyrektywie ogólny kierunek (optymalny poziom technicznej harmonizacji oraz stopniowe stworzenie wewnętrznego rynku sprzętu, usług i eksploatacji).

Poprawka 16

Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 1 – ustęp 3 – wprowadzenie

Tekst proponowany przez Komisję

3. Z zakresu niniejszej dyrektywy **wyłączone są następujące systemy:**

Poprawka

3. Państwa członkowskie mogą postanowić, że środki przyjęte w celu wdrożenia niniejszej dyrektywy **nie obejmują swoim zakresem:**

Uzasadnienie

Niniejsza poprawka utrzymuje obowiązujący zapis, umożliwiający państwom członkowskim wyłączenie z zakresu dyrektywy kolei miejskiej. Komisja uzasadnia, że organom normalizacyjnym został wydany nakaz opracowania norm, jednak przyznaje, że mają one nadal charakter dobrowolny. Producenci oraz niektóre zainteresowane podmioty rozumieją, że może istnieć jeden europejski rynek, zatem wobec braku rozwoju norm dla tego sektora, z którego korzystają tysiące pasażerów UE, nie ma powodów dla jego wyłączenia.

Poprawka 17

Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 1 – ustęp 3 – litera a

Tekst proponowany przez Komisję

a) metro, tramwaje i systemy kolei lekkiej;

Poprawka

a) metro, tramwaje, **pojazdy tramwajowo-kolejowe** i systemy kolei lekkiej;

Uzasadnienie

W kilku państwach członkowskich istnieją systemy, w których pojazdy tramwajowe poruszają się częściowo po infrastrukturze kolejowej. Takie pojazdy nie powinny być objęte niniejszą dyrektywą, ponieważ są to usługi tramwajowe. Por. również z poprawką tego samego autora dotyczącą dyrektywy w sprawie bezpieczeństwa kolei.

Poprawka 18

Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 1 – ustęp 3 – litera a

Tekst proponowany przez Komisję

a) metro, tramwaje i systemy kolei lekkiej;

Poprawka

Nie dotyczy polskiej wersji językowej.

Poprawka 19

Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 1 – ustęp 3 – litera b a (nowa)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

ba) infrastruktury kolejowej należącej do właścicieli prywatnych oraz pojazdów działających wyłącznie w tej infrastrukturze, w przypadku gdy istnieje ona wyłącznie na użytek jej właścicieli w ramach ich własnej działalności w

zakresie transportu towarów;

Poprawka 20

**Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – ustęp 3 – litera b b (nowa)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

bb) infrastruktury i pojazdów przewidzianych wyłącznie do użytku lokalnego, historycznego lub turystycznego.

Poprawka 21

**Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – ustęp 4**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

4. Państwa członkowskie mogą postanowić, że środki przyjęte w celu wdrożenia niniejszej dyrektywy swym zakresem nie obejmują:

skreślony

a) infrastruktury kolejowej należącej do właścicieli prywatnych oraz pojazdów działających na tej infrastrukturze, w przypadku gdy istnieje ona wyłącznie na użytek jej właścicieli w ramach ich własnej działalności w zakresie transportu towarów;

b) infrastruktury i pojazdów przewidzianych wyłącznie do użytku lokalnego, historycznego lub turystycznego.

Poprawka 22

Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 2 – punkt 1

Tekst proponowany przez Komisję

1) „system kolei Unii ” oznacza elementy wymienione w załączniku I ;

Poprawka

1) „system kolei Unii” oznacza elementy **systemów kolei konwencjonalnych i kolei dużej prędkości** wymienione w załączniku I **pkt 1 i 2;**

Uzasadnienie

Niezwykle ważne jest zachowanie rozróżnienia pomiędzy klasycznymi systemami kolei a koleją dużej prędkości.

Poprawka 23

Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 2 – punkt 2

Tekst proponowany przez Komisję

2) „interoperacyjność” oznacza zdolność systemu kolei do zapewnienia bezpiecznego i nieprzerwanego przejazdu pociągów spełniających wymagany stopień wydajności tych linii.

Poprawka

2) „interoperacyjność” oznacza zdolność systemu kolei do zapewnienia bezpiecznego i nieprzerwanego przejazdu pociągów spełniających wymagany stopień wydajności tych linii. **Zdolność ta zależy od wszystkich warunków regulacyjnych, technicznych i operacyjnych, których należy przestrzegać, by spełnić najważniejsze wymagania.**

Uzasadnienie

Zdanie to, zawarte w aktualnych europejskich ramach ustawodawczych, pozostaje niezbędne, gdyż wnosi większą jasność.

Poprawka 24
Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 2 – punkt 3

Tekst proponowany przez Komisję

3) „pojazd” oznacza pojazd kolejowy zdolny do poruszania się na **własnych** kołach po liniach kolejowych, z napędem lub bez, **w stałym lub zmiennym składzie**. Pojazd składa się z co najmniej jednego podsystemu strukturalnego **lub funkcjonalnego** ;

Poprawka

3) „pojazd” oznacza pojazd kolejowy zdolny do poruszania się na kołach po liniach kolejowych, z napędem lub bez. Pojazd składa się z co najmniej jednego podsystemu strukturalnego;

Poprawka 25

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 2 – punkt 5 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

5a) „podsystem ruchomy” oznacza podsystem „tabor”, podsystem „sterowanie – urządzenia pokładowe” oraz pojazd, który składa się z jednego podsystemu;

Poprawka

Poprawka 26

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 2 – punkt 7

Tekst proponowany przez Komisję

7) „zasadnicze wymagania” oznaczają wszystkie warunki wymienione w załączniku III, jakie muszą być spełnione przez system kolei, podsystemy oraz składniki interoperacyjności, w tym interfejsy;

Poprawka

Nie dotyczy polskiej wersji językowej.

Poprawka 27

Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 2 – punkt 9 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

9a) „jednostka oceniająca zgodność” oznacza jednostkę, która została notyfikowana lub wyznaczona jako jednostka odpowiedzialna za wykonywanie czynności z zakresu oceny zgodności, w tym wzorcowania, badania, certyfikacji i inspekcji. Jednostkę oceniającą zgodność klasyfikuje się jako jednostkę notyfikowaną w następstwie powiadomienia o jej istnieniu przez państwo członkowskie. Jednostkę oceniającą zgodność klasyfikuje się jako jednostkę wyznaczoną w następstwie jej wyznaczenia przez państwo członkowskie;

Poprawka 28

Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 2 – punkt 12

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

12) „modernizacja” oznacza wszelkie prace modyfikacyjne prowadzone w podsystemie lub jego części, skutkujące zmianą dokumentacji technicznej dołączonej do deklaracji weryfikacji WE, o ile taka dokumentacja techniczna istnieje, i poprawiające całkowite osiągi podsystemu;

12) „modernizacja” oznacza wszelkie **większe** prace modyfikacyjne prowadzone w podsystemie lub jego części, skutkujące zmianą dokumentacji technicznej dołączonej do deklaracji weryfikacji WE, o ile taka dokumentacja techniczna istnieje, i poprawiające całkowite osiągi podsystemu. **Jeżeli w odniesieniu do podsystemu lub pojazdu mają zostać przeprowadzone prace modyfikacyjne, stosowne TSI**

określa, czy prace te należy czy też nie uznać za większe prace, a jeżeli tak – podaje powody takiej klasyfikacji;

Uzasadnienie

Nie każda mniejsza modyfikacja powinna wymagać nowego zezwolenia. Jednocześnie konieczne jest wspólne pojmowanie zmian, które uznaje się za większe, co należy określić w TSI.

Poprawka 29

Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 2 – punkt 13

Tekst proponowany przez Komisję

13) „odnowienie” oznacza wszelkie prace wymienne w podsystemie lub jego części, niezmiennie całkowitych osiągnięć podsystemu;

Poprawka

13) „odnowienie” oznacza wszelkie **większe** prace wymienne w podsystemie lub jego części, niezmiennie całkowitych osiągnięć podsystemu. **Jeżeli w odniesieniu do podsystemu lub pojazdu mają zostać przeprowadzone prace wymienne, stosowne TSI określa, czy prace te należy czy też nie uznać za większe prace, a jeżeli tak – podaje powody takiej klasyfikacji;**

Uzasadnienie

Nie każde mniejsze odnowienie powinno wymagać nowego zezwolenia. Jednocześnie konieczne jest wspólne pojmowanie tego, kiedy odnowienia uznaje się za większe, co należy określić w TSI.

Poprawka 30

Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 2 – punkt 17

Tekst proponowany przez Komisję

17) „podmiot zamawiający” oznacza podmiot publiczny lub prywatny, który zamawia zaprojektowanie lub budowę, lub odnowienie, lub modernizację podsystemu. Podmiot ten może być przedsiębiorstwem kolejowym, zarządcą infrastruktury kolejowej lub posiadaczem, lub koncesjonariuszem odpowiedzialnym za realizację projektu;

Poprawka 31
Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 2 – punkt 18

Tekst proponowany przez Komisję

18) „posiadacz” oznacza osobę lub podmiot, która(-y), będąc właścicielem danego pojazdu lub posiadając prawo do korzystania z *niego*, wykorzystuje *ten pojazd* jako środek transportu i figuruje w *takim charakterze w krajowym rejestrze* pojazdów, o *którym* mowa w art. 43;

Poprawka 32

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 2 – punkt 18 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

17) „podmiot zamawiający” oznacza podmiot publiczny lub prywatny, który zamawia zaprojektowanie lub budowę, lub odnowienie, lub modernizację podsystemu. Podmiot ten może być przedsiębiorstwem kolejowym, zarządcą infrastruktury kolejowej lub posiadaczem, ***jednostką odpowiedzialną za utrzymanie*** lub koncesjonariuszem odpowiedzialnym za realizację projektu;

Poprawka

18) „posiadacz” oznacza osobę lub podmiot, która(-y), będąc właścicielem danego pojazdu lub posiadając prawo do korzystania z *danego pojazdu*, wykorzystuje *go* jako środek transportu i figuruje w *rejestrach* pojazdów, o *których* mowa w art. 43 ***i 43a***;

Poprawka

18a) „właściciel” oznacza osobę lub podmiot, która(-y) jest właścicielem danego pojazdu i figuruje w takim charakterze w rejestrach pojazdów, o

których mowa w art. 43 i 43a;

Uzasadnienie

Ze względów bezpieczeństwa i odpowiedzialności w europejskim rejestrze pojazdów należy uwzględnić informacje na temat właściciela wagonów.

Poprawka 33

**Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 2 – punkt 26**

Tekst proponowany przez Komisję

26) „przepisy krajowe” oznaczają wszystkie wiążące przepisy zawierające wymagania w zakresie bezpieczeństwa kolei lub wymagania techniczne nałożone na poziomie państwa członkowskiego i mające zastosowanie do **przedsiębiorstw kolejowych**, niezależnie od organu, który je wydał;

Poprawka

26) „przepisy krajowe” oznaczają wszystkie wiążące przepisy **zgłoszone przez państwo członkowskie**, zawierające wymagania w zakresie bezpieczeństwa kolei lub wymagania techniczne nałożone na poziomie państwa członkowskiego i mające zastosowanie do **podmiotów sektora kolejowego**, niezależnie od organu, który je wydał;

Uzasadnienie

Zgodnie z art. 14 (Przepisy krajowe) dyrektywy w sprawie interoperacyjności państwa członkowskie zgłaszają Komisji wykaz przepisów krajowych. Przepisy krajowe mają zastosowanie w odniesieniu do wszystkich podmiotów działających w sektorze kolejowym, a nie tylko do przedsiębiorstw kolejowych.

Poprawka 34

**Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 2 – punkt 27 a (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

27a) „obszar użytkowania” oznacza sieć lub kilka sieci w Unii, co dotyczy zarówno jednego państwa członkowskiego, jak i kilku państw członkowskich, na którym pojazd jest technicznie kompatybilny zgodnie ze swoją dokumentacją techniczną;

Poprawka 35

**Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 2 – punkt 27 b (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

27b) „odizolowana sieć kolejowa” oznacza sieć kolejową państwa członkowskiego lub część takiej sieci o prześwicie toru wynoszącym 1520 mm, która jest geograficznie lub technicznie odrębna od europejskiej sieci o standardowym nominalnym prześwicie toru (1435 mm – zwanym dalej „standardowym prześwitem”), która jest dobrze zintegrowana z sieciami kolejowymi państw trzecich o prześwicie toru wynoszącym 1520 mm, lecz odizolowana od standardowej sieci Unii.

Poprawka 36

**Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 2 – punkt 28**

Tekst proponowany przez Komisję

28) „akceptowalny sposób spełnienia wymagań” oznacza niewiążące opinie wydane przez Agencję w celu określenia sposobów wykazania spełnienia zasadniczych wymagań;

Poprawka

28) „akceptowalny sposób spełnienia wymagań” oznacza niewiążące opinie wydane przez Agencję w celu określenia sposobów wykazania spełnienia zasadniczych wymagań, ***aby wyrównać czasowo braki w TSI aż do wprowadzenia zmian w tych TSI;***

Uzasadnienie

W przypadku braku jasnej definicji w TSI Agencja może czasowo określić środki mające na celu osiągnięcie zgodności.

Poprawka 37

**Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 2 – punkt 28 a (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

28a) „krajowe akceptowalne sposoby spełniania wymagań” oznaczają, że zastosowanie się do innych sposobów spełniania wymagań określonych przez państwo członkowskie można uznać za spełnienie odnośnej części przepisów krajowych. O tych zatwierdzonych krajowych sposobach spełniania wymagań informuje się Agencję.

Poprawka 38

**Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 2 – punkt 31**

Tekst proponowany przez Komisję

31) „upoważniony przedstawiciel” oznacza każdą osobę fizyczną lub prawną mającą miejsce zamieszkania lub siedzibę na terenie Unii, która otrzymała od producenta pisemne pełnomocnictwo do działania w jego imieniu w odniesieniu do określonych zadań;

Poprawka

31) „upoważniony przedstawiciel” oznacza każdą osobę fizyczną lub prawną mającą miejsce zamieszkania lub siedzibę na terenie Unii, która otrzymała od producenta **lub podmiotu zamawiającego** pisemne pełnomocnictwo do działania w jego imieniu w odniesieniu do określonych zadań;

Poprawka 39

Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 2 – punkt 32

Tekst proponowany przez Komisję

32) „specyfikacja techniczna” oznacza dokument określający wymagania techniczne, które powinny zostać spełnione przez produkt, proces lub usługę;

Poprawka

32) „specyfikacja techniczna” oznacza dokument określający wymagania techniczne, które powinny zostać spełnione przez produkt, **podsystem**, proces lub usługę;

Uzasadnienie

Specyfikacje techniczne mogą także dotyczyć podsystemów.

Poprawka 40

Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 2 – punkt 37

Tekst proponowany przez Komisję

37) „osoba niepełnosprawna i osoba o ograniczonej możliwości poruszania się” oznacza każdą osobę dotkniętą trwałym lub

Poprawka

37) „osoba niepełnosprawna i osoba o ograniczonej możliwości poruszania się” oznacza każdą osobę dotkniętą trwałym lub

czasowym upośledzeniem fizycznym, umysłowym, intelektualnym lub sensorycznym, które to upośledzenie może utrudniać takiej osobie – w konfrontacji z różnymi barierami – pełne i skuteczne korzystanie ze środków transportu na równi z innymi pasażerami, lub której sprawność ruchowa przy korzystaniu z transportu jest ograniczona z powodu wieku.

czasowym upośledzeniem fizycznym, umysłowym, intelektualnym lub sensorycznym, które to upośledzenie może utrudniać takiej osobie – w konfrontacji z różnymi barierami – pełne i skuteczne korzystanie ze środków transportu na równi z innymi pasażerami, lub której sprawność ruchowa przy korzystaniu z transportu jest ograniczona z powodu wieku, ***i która wymaga w związku z tym specjalnych usług;***

Poprawka 41
Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 3 – ustęp 2 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

2a. Nikt nie może być dyskryminowany ze względu na swoją niepełnosprawność – ani pośrednio, ani bezpośrednio. W celu umożliwienia wszystkim obywatelom Unii pełnego uczestnictwa w korzyściach wynikających z ustanowienia obszaru bez granic wewnętrznych państwa członkowskie dbają o to, aby system kolei był w pełni dostępny dla osób niepełnosprawnych.

Poprawka 42
Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 4 – ustęp 3

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

3. Podsystemy muszą stosować się do TSI obowiązujących w chwili ***dopuszczenia ich do eksploatacji, ich modernizacji lub***

3. Podsystemy ***stale*** muszą stosować się do TSI obowiązujących w chwili ***pierwszego wyznaczenia jednostki notyfikowanej, a***

odnowienia, zgodnie z niniejszą dyrektywą; zgodność ta będzie stale utrzymywana w okresie działania każdego z podsystemów.

najpóźniej w chwili udzielenia pozwoleń na budowę. Pojazdy są zgodne z TSI i przepisami krajowymi obowiązującymi w chwili pierwszego wyznaczenia jednostki notyfikowanej. Zgodność ta będzie stale utrzymywana w okresie działania każdego z podsystemów.

Uzasadnienie

W przypadku podsystemów stałych często istnieją złożone procesy planowania, zatwierdzania i budowy. W związku z tym istotne jest, aby po rozpoczęciu budowy danego podsystemu na podstawie określonej TSI zezwolenie na wprowadzenie go do obrotu było wydawane zgodnie z TSI obowiązującą do czasu udzielenia pozwoleń na budowę. Jeżeli konkretna TSI zmieni się w trakcie procesu budowy, nie będzie mieć to wpływu na procedurę wydawania zezwoleń.

Poprawka 43

Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 4 – ustęp 4 – litera d

Tekst proponowany przez Komisję

d) określa składniki interoperacyjności oraz interfejsy, jakie muszą być objęte specyfikacjami europejskimi, w tym normami europejskimi, koniecznymi do osiągnięcia interoperacyjności w ramach systemu kolei;

Poprawka

d) określa składniki interoperacyjności oraz interfejsy, jakie muszą być objęte specyfikacjami europejskimi, w tym normami europejskimi, koniecznymi do osiągnięcia interoperacyjności w ramach systemu kolei; **dotyczy to wskazania kolejowych części zamiennych, które należy ustandaryzować zgodnie z art. 41 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr ...^{13a}. Wszystkie TSI zawierają wykaz części zamiennych do ustandaryzowania, w tym istniejących części.**

^{13a} Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr ... z dnia ...

*w sprawie Agencji Kolejowej Unii
Europejskiej i uchylające rozporządzenie
Rady (WE) nr 881/2004 (Dz.U. L ...).*

Uzasadnienie

Wszystkie TSI powinny zawierać wykaz części zamiennych, które należy ustandaryzować, aby stworzyć wewnętrzny rynek sprzętu kolejowego. Jest to zgodne z propozycją Komisji dotyczącą art. 41 rozporządzenia w sprawie Europejskiej Agencji Kolejowej.

Poprawka 44

**Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 4 – ustęp 4 – litera f**

Tekst proponowany przez Komisję

f) wskazuje strategię stosowania danej TSI. W szczególności konieczne jest określenie etapów, jakie mają być zakończone celem dokonania stopniowego przejścia od sytuacji obecnej do stanu ostatecznego, w którym zgodność z TSI będzie normą, w tym określenie, **w razie konieczności**, terminów ukończenia tych etapów ;

Poprawka

f) wskazuje strategię stosowania danej TSI. W szczególności konieczne jest określenie etapów, jakie mają być zakończone celem dokonania stopniowego przejścia od sytuacji obecnej do stanu ostatecznego, w którym zgodność z TSI będzie normą, w tym określenie terminów ukończenia tych etapów. **Harmonogram ustalający poszczególne etapy powiązany jest z oceną analizującą szacowane koszty i korzyści wynikające ze stosowania TSI, a także prawdopodobny wpływ na zainteresowane przedsiębiorstwa i podmioty gospodarcze.**

Uzasadnienie

Komisja wprowadza możliwość ustanowienia terminów przewidzianych na wdrożenie TSI. Należy określić zarazem harmonogram procesu wdrożeniowego, ocenę uwzględniającą szacowane koszty i korzyści wynikające ze stosowania TSI, jak również ich prawdopodobny wpływ na zainteresowane przedsiębiorstwa i podmioty gospodarcze.

Poprawka 45

Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 4 – ustęp 4 – litera i

Tekst proponowany przez Komisję

i) wskazuje parametry, które **przedsiębiorstwo kolejowe powinno** sprawdzić, **oraz procedury, która należy stosować w celu sprawdzenia tych parametrów po wydaniu zezwolenia na wprowadzenie pojazdu do obrotu a przed wydaniem decyzji o dopuszczeniu do eksploatacji**, aby zapewnić zgodność między pojazdami a trasami, na których mają być eksploatowane;

Poprawka

i) wskazuje parametry, które **należy** sprawdzić, aby zapewnić zgodność między pojazdami a trasami, na których mają być eksploatowane;

Poprawka 46

Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 4 – ustęp 4 – litera i a (nowa)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

ia) wskazuje konkretne parametry przed weryfikacją i dostarczeniem opisów potrzebnych do odnowienia, usprawnienia lub zastąpienia części zamiennych lub składników interoperacyjności do rozpatrzenia w powiązaniu z art. 21 ust. 3.

Poprawka 47

Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 5 – ustęp 1 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

1a. Przy projektowaniu, przyjmowaniu i

dokonywaniu przeglądu poszczególnych TSI, w tym parametrów podstawowych, bierze się pod uwagę szacowane koszty i korzyści wszystkich rozważanych rozwiązań technicznych wraz z interfejsami między nimi, tak aby przyjąć i wdrożyć najbardziej obiecujące rozwiązania.

Poprawka 48

Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 5 – ustęp 2 – litera b

Tekst proponowany przez Komisję

b) Agencja opracowuje projekt TSI w oparciu o te podstawowe parametry. W razie konieczności Agencja bierze pod uwagę postęp techniczny, wypracowane już standardy, wyniki prac grup roboczych oraz uznane prace badawcze.

Kompleksowa ocena szacowanych kosztów i korzyści wynikających ze stosowania TSI jest dołączana do projektu TSI. Ocena ta powinna określać prawdopodobny wpływ na wszystkie zainteresowane przedsiębiorstwa i podmioty gospodarcze.

Poprawka

b) Agencja opracowuje projekt TSI w oparciu o te podstawowe parametry. W razie konieczności Agencja bierze pod uwagę postęp techniczny, wypracowane już standardy, wyniki prac grup roboczych oraz uznane prace badawcze.

Kompleksowa ocena szacowanych kosztów i korzyści wynikających ze stosowania TSI jest dołączana do projektu TSI. Ocena ta powinna określać prawdopodobny wpływ na wszystkie zainteresowane przedsiębiorstwa i podmioty gospodarcze ***oraz należy w niej uwzględnić wymogi dyrektywy .../... w sprawie bezpieczeństwa systemu kolei w Unii Europejskiej. Państwa członkowskie biorą udział w tej ocenie poprzez dostarczenie, w stosownych przypadkach, wymaganych danych.***

Poprawka 49

Wniosek dotyczący dyrektywy

Artykuł 5 – ustęp 4

Tekst proponowany przez Komisję

4. **Podczas prac** przygotowawczych nad TSI Komisja może formułować wymagania lub praktyczne zalecenia dotyczące projektu TSI oraz analizy kosztów i korzyści. W szczególności Komisja może zażądać zbadania rozwiązań alternatywnych i umieszczenia oceny kosztów i korzyści dla tych alternatywnych rozwiązań w raporcie załączonym do projektu TSI.

Poprawka

4. **Komitet, o którym mowa w art. 48, jest regularnie informowany o pracach** przygotowawczych nad TSI. **Podczas tych prac** Komisja może – **na wniosek komitetu** – formułować wymagania lub praktyczne zalecenia dotyczące projektu TSI oraz analizy kosztów i korzyści. W szczególności, **na wniosek państwa członkowskiego**, Komisja może zażądać zbadania rozwiązań alternatywnych i umieszczenia oceny kosztów i korzyści dla tych alternatywnych rozwiązań w raporcie załączonym do projektu TSI.

Uzasadnienie

Zgodnie z art. 48 Komisja jest wspierana przez komitet ustanowiony na podstawie art. 21 dyrektywy 96/48/WE.

Poprawka 50

**Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 5 – ustęp 7**

Tekst proponowany przez Komisję

7. Zgodnie z art. 6 rozporządzenia (UE) nr .../... [rozporządzenie w sprawie Agencji] Agencja sporządza i regularnie aktualizuje listę stowarzyszeń i podmiotów reprezentujących użytkowników , z którymi będą przeprowadzone konsultacje . Lista ta może być ponownie przeanalizowana i zaktualizowana na wniosek państwa członkowskiego lub z inicjatywy Komisji.

Poprawka

7. Zgodnie z art. 6 rozporządzenia (UE) nr .../... [rozporządzenie w sprawie Agencji] Agencja sporządza i regularnie aktualizuje listę stowarzyszeń i podmiotów reprezentujących użytkowników , z którymi będą przeprowadzone konsultacje . Lista ta **będzie obejmowała obowiązkowo stowarzyszenia i organy reprezentujące ze wszystkich państw członkowskich i** może być ponownie przeanalizowana i zaktualizowana na wniosek państwa

członkowskiego lub z inicjatywy Komisji.

Poprawka 51

Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 5 – ustęp 8

Tekst proponowany przez Komisję

8. Przy projektowaniu, przyjmowaniu i dokonywaniu przeglądu TSI brane są pod uwagę opinie partnerów społecznych w zakresie warunków, o których mowa w art. 4 ust. 4 lit. g). W tym celu Agencja przeprowadza konsultacje z partnerami społecznymi przed przekazaniem Komisji zaleceń w sprawie TSI i ich zmian. Konsultacje z partnerami społecznymi są przeprowadzane w kontekście Komitetu Dialogu Sektorowego, powołanego zgodnie z decyzją Komisji 98/500/WE z dnia 20 maja 1998 r. w sprawie ustanowienia Komitetów Dialogu Sektorowego promujących dialog między partnerami społecznymi na szczeblu europejskim¹⁵. Partnerzy społeczni przedstawiają swoje opinie w ciągu trzech miesięcy.

¹⁵ Dz.U. L 225 z 12.8.1998, s.27. Decyzja ostatnio zmieniona rozporządzeniem (WE) nr 1792/2006 (Dz.U. L 362 z 20.12.2006, s. 1).

Poprawka

8. Przy projektowaniu, przyjmowaniu i dokonywaniu przeglądu TSI brane są pod uwagę opinie **reprezentujących** partnerów społecznych **ze wszystkich państw członkowskich** w zakresie warunków, o których mowa w art. 4 ust. 4 lit. g), **jak również przy wszelkich innych TSI mających bezpośredni lub pośredni wpływ na zaangażowane podmioty**. W tym celu Agencja przeprowadza konsultacje z partnerami społecznymi przed przekazaniem Komisji zaleceń w sprawie TSI i ich zmian. Konsultacje z partnerami społecznymi są przeprowadzane w kontekście Komitetu Dialogu Sektorowego, powołanego zgodnie z decyzją Komisji 98/500/WE z dnia 20 maja 1998 r. w sprawie ustanowienia Komitetów Dialogu Sektorowego promujących dialog między partnerami społecznymi na szczeblu europejskim¹⁵. Partnerzy społeczni przedstawiają swoje opinie w ciągu trzech miesięcy.

¹⁵ Dz.U. L 225 z 12.8.1998, s.27. Decyzja ostatnio zmieniona rozporządzeniem (WE) nr 1792/2006 (Dz.U. L 362 z 20.12.2006, s. 1).

Poprawka 52

Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 6 – ustęp 3 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

3a. Członek sieci organów reprezentujących może działać w charakterze wnioskodawcy w celu uzyskania opinii o brakach w TSI za pośrednictwem Komisji. Wnioskodawca jest powiadamiany o podjętej decyzji. W przypadku decyzji odmownej Komisja przedstawia należyte uzasadnienie.

Uzasadnienie

Ponieważ sektor kolejowy ponosi ryzyko i koszty opóźnienia projektu, powinien mieć prawo nie tylko do wniesienia wkładu, lecz również do uzyskania informacji na temat powodów odmowy.

Poprawka 53

Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 7 – ustęp 1 – litera c

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

c) w przypadku planowanego odnowienia, rozbudowy lub modernizacji istniejącego podsystemu lub jego części, jeżeli stosowanie tych TSI zagroziłoby ekonomicznej opłacalności projektu.

c) w przypadku planowanego odnowienia, rozbudowy lub modernizacji istniejącego podsystemu lub jego części, jeżeli stosowanie tych TSI ***poważnie*** zagroziłoby ekonomicznej opłacalności projektu.

Uzasadnienie

Opłacalność ekonomiczna projektu nie może stanowić pretekstu do niestosowania TSI.

Poprawka 54

Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 8 – ustęp 1 – akapit pierwszy – litera b

Tekst proponowany przez Komisję

b) były użytkowane na przeznaczonym dla nich obszarze użytkowania oraz były odpowiednio zamontowane i utrzymywane.

Poprawka

b) były użytkowane na przeznaczonym dla nich obszarze użytkowania, **zgodnie z definicją obszaru użytkowania zawartą w art. 2 pkt 27a**, oraz były odpowiednio zamontowane i utrzymywane.

Uzasadnienie

W celu większego doprecyzowania i uniknięcia dwuznaczności konieczne jest odesłanie do definicji „użytkowania na przeznaczonym dla nich obszarze”.

Poprawka 55

Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 8 – ustęp 2 – akapit pierwszy

Tekst proponowany przez Komisję

Państwa członkowskie nie mogą na swym terytorium i na podstawie niniejszej dyrektywy zakazywać, ograniczać lub utrudniać wprowadzenia do obrotu składników interoperacyjności do użytku w systemie kolei, jeśli są one zgodne z niniejszą dyrektywą. W szczególności nie mogą one nakazywać przeprowadzania kontroli, które zostały już przeprowadzone jako część procedury deklaracji zgodności WE lub przydatności do stosowania.

Poprawka

Państwa członkowskie nie mogą na swym terytorium i na podstawie niniejszej dyrektywy zakazywać, ograniczać lub utrudniać wprowadzenia do obrotu składników interoperacyjności do użytku w systemie kolei, jeśli są one zgodne z niniejszą dyrektywą. W szczególności nie mogą one nakazywać przeprowadzania kontroli, które zostały już przeprowadzone jako część procedury deklaracji zgodności WE lub przydatności do stosowania.

Państwo członkowskie nie może zakazywać, ograniczać czy utrudniać dopuszczenia do eksploatacji składników interoperacyjności, jeśli zostaną one dopuszczone do użytku na przeznaczonym dla nich obszarze użytkowania, o ile ten

obszar użytkowania znajduje się na jego terytorium.

Uzasadnienie

Niniejszy nowy akapit podkreśla ideę maksymalnego ograniczenia dodatkowych wymogów stawianych składnikowi, który został już uznany dla danego obszaru użytkowania. Uściśla, iż niemożliwe jest, aby państwo członkowskie narzucało ograniczenia w zakresie zezwolenia na dopuszczenie składnika do eksploatacji, jeżeli dany obszar użytkowania tego składnika znajduje się na jego terytorium. Ten składnik oczywiście nie będzie interoperacyjny poza obszarem użytkowania, dla którego został uznany.

Poprawka 56

Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 8 – ustęp 2 – akapit drugi

Tekst proponowany przez Komisję

Komisja określa – w drodze aktów wykonawczych – zakres i treść deklaracji zgodności WE oraz przydatności składnika interoperacyjności do stosowania, jej format i szczegółowy zakres informacji w niej zawartych. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 48 ust. 3.

Poprawka

Komisja jest uprawniona do przyjęcia aktów delegowanych zgodnie z art. 46 dotyczących zakresu i treści deklaracji zgodności WE oraz przydatności składnika interoperacyjności do stosowania.

Poprawka 57

Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 8 – ustęp 2 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

2a. Komisja określa – w drodze aktów wykonawczych – format i szczegółowy zakres informacji zawartych w deklaracji zgodności WE oraz przydatności składnika interoperacyjności do stosowania. Te akty wykonawcze

Poprawka

przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 48 ust. 3.

Poprawka 58

Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 11 – ustęp 2

Tekst proponowany przez Komisję

2. Komisja tak szybko, jak to możliwe przeprowadzi konsultacje z zainteresowanymi stronami. Jeśli po konsultacjach Komisja ustali, że dany środek jest uzasadniony, powiadamia o tym niezwłocznie państwo członkowskie, które podjęło tę inicjatywę. Jeśli po konsultacjach Komisja ustali, iż dany środek jest nieuzasadniony, powiadamia o tym niezwłocznie państwo członkowskie, które podjęło tę inicjatywę, oraz producenta lub jego upoważnionego przedstawiciela mającego siedzibę na terytorium Unii .

Poprawka

2. Agencja, działając na podstawie mandatu Komisji, niezwłocznie rozpoczyna proces konsultacji z zainteresowanymi stronami, a w każdym razie w terminie 20 dni. W wyniku tych konsultacji Agencja określa, czy dany środek jest uzasadniony. Agencja powiadamia o tym niezwłocznie Komisję, państwo członkowskie, które podjęło inicjatywę w tym względzie oraz producenta lub jego upoważnionego przedstawiciela mającego siedzibę na terytorium Unii.

Poprawka 59

Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 11 – ustęp 4

Tekst proponowany przez Komisję

4. Komisja zapewnia poinformowanie państw członkowskich o przebiegu i wynikach tej procedury.

Poprawka

skreślony

Poprawka 60

Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 13 – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję

1. Państwa członkowskie i Agencja uznają za interoperacyjne oraz spełniające dotyczące ich zasadnicze wymagania te podsystemy strukturalne tworzące system kolei, które objęte są deklaracją weryfikacji WE.

Poprawka

1. Państwa członkowskie i Agencja uznają za interoperacyjne oraz spełniające dotyczące ich zasadnicze wymagania te podsystemy strukturalne tworzące system kolei, które objęte są, ***stosownie do sytuacji***, deklaracją weryfikacji WE, ***przeprowadzaną w odniesieniu do TSI zgodnie z art. 15 lub deklaracją weryfikacji przeprowadzaną w odniesieniu do zgłoszonych przepisów krajowych zgodnie z art. 15a, lub obiema tymi deklaracjami.***

Poprawka 61

Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 13 – ustęp 2

Tekst proponowany przez Komisję

2. Weryfikacja interoperacyjności, zgodnie z zasadniczymi wymaganiami, podsystemu strukturalnego tworzącego system kolei dokonywana jest poprzez odniesienie do TSI i przepisów krajowych notyfikowanych zgodnie z ust. 3 .

Poprawka

skreślony

Poprawka 62

Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 13 – ustęp 2 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

2a. Podstawę udzielenia zezwolenia stanowią TSI oraz notyfikowane przepisy krajowe, które miały zastosowanie w chwili składania wniosku.

Uzasadnienie

Grundlage der Entscheidung über eine Fahrzeugzulassung sind bisher die Bestimmungen, wie sie zum Zeitpunkt der Entscheidung der Behörde gelten. Da zwischen Antragsstellung und Entscheidung in der Vergangenheit teilweise mehrere Jahre liegen konnten, mussten Neuregelungen, die in diesem Zeitraum erlassen wurden, im laufenden Verfahren nachträglich berücksichtigt werden. Mit dem "Einfrieren" der Zulassungsaufforderung zum Zeitpunkt der Antragsstellung wird Planungssicherheit für den Antragsteller hergestellt und die Kosten sowie die Dauer des Genehmigungsverfahrens reduziert.

Poprawka 63

**Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 13 – ustęp 3 – wprowadzenie**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

3. Państwa członkowskie przygotowują dla każdego podsystemu wykaz przepisów krajowych użytych do wdrożenia zasadniczych wymagań w następujących przypadkach :

3. Państwa członkowskie przygotowują dla każdego podsystemu wykaz przepisów krajowych użytych do wdrożenia zasadniczych wymagań **lub akceptowalny sposób spełnienia wymagań krajowych** w następujących przypadkach:

Poprawka 64

**Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 13 – ustęp 3 – litera d a (nowa)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

da) w przypadku sieci i pojazdów nieobjętych TSI;

Poprawka 65

Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 13 – ustęp 3 – litera d b (nowa)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

db) ze względów bezpieczeństwa właściwych dla jednego lub kilku państw członkowskich pod warunkiem ich przedstawienia i bez uszczerbku dla prerogatyw Agencji.

Poprawka 66

Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 14 – ustęp 1 – wprowadzenie

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

1. Państwa członkowskie przekazują Komisji wykaz przepisów krajowych, o którym mowa w art. 13 ust. 3 :

1. Państwa członkowskie przekazują Komisji ***i Agencji*** wykaz ***obowiązujących*** przepisów krajowych, o którym mowa w art. 13 ust. 3, ***w następujących przypadkach:***

Poprawka 67

Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 14 – ustęp 1 – litera a

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

a) przy każdej zmianie wykazu przepisów ,
lub

a) przy każdej zmianie wykazu przepisów,

Poprawka 68

Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 14 – ustęp 1 – litera b

Tekst proponowany przez Komisję

b) *po przedłożeniu wniosku* o niestosowanie TSI zgodnie z art. 7 , **lub**

Poprawka

b) *w sytuacji, gdy przedłożono wniosek* o niestosowanie TSI zgodnie z art. 7,

Poprawka 69

Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 14 – ustęp 1 – litera c a (nowa)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

ca) w przypadku gdy przepisy krajowe nie zostały jeszcze notyfikowane w dniu wejścia w życie niniejszej dyrektywy.

Poprawka 70

Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 14 – ustęp 1 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

1a. W terminie jednego miesiąca od wejścia w życie niniejszej dyrektywy państwa członkowskie powiadają Komisję o każdym obowiązującym przepisie krajowym, o którym Komisja nie została poinformowana przed datą wejścia w życie niniejszej dyrektywy.

Poprawka 71

Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 14 – ustęp 2

Tekst proponowany przez Komisję

2. Państwa członkowskie przekazują **Agencji i Komisji** pełny tekst obowiązujących przepisów krajowych za pośrednictwem odpowiedniego systemu informatycznego zgodnie z art. 23 rozporządzenia (UE) nr .../... [rozporządzenie w sprawie Agencji].

Poprawka

2. Państwa członkowskie przekazują pełny tekst obowiązujących przepisów krajowych za pośrednictwem odpowiedniego systemu informatycznego zgodnie z art. 23 rozporządzenia (UE) nr .../... [rozporządzenie w sprawie Agencji].

Poprawka 72

Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 14 – ustęp 4

Tekst proponowany przez Komisję

4. Jeżeli państwo członkowskie zamierza wprowadzić nowy przepis krajowy, przekazuje jego projekt Agencji i Komisji za pośrednictwem odpowiedniego systemu informatycznego zgodnie z art. 23 rozporządzenia (UE) nr .../... [rozporządzenie w sprawie Agencji].

Poprawka

4. Jeżeli państwo członkowskie zamierza wprowadzić nowy przepis krajowy, **co najmniej trzy miesiące przed planowanym wejściem w życie tego nowego przepisu** przekazuje jego projekt **do rozpatrzenia** Agencji i Komisji, **wraz z powodami wprowadzenia nowego przepisu zgodnie z art. 21 rozporządzenia (UE) nr .../... [rozporządzenie w sprawie Agencji]**, za pośrednictwem odpowiedniego systemu informatycznego zgodnie z art. 23 rozporządzenia (UE) nr .../... [rozporządzenie w sprawie Agencji].

Uzasadnienie

Jeśli trzeba przedsięwziąć prewencyjne środki nadzwyczajne (np. na skutek wypadku lub incydentu), należałoby rozważyć procedurę nadzwyczajną. W takim wypadku ERA miałaby zawsze zatwierdzać przepisy, jednak zastosowanie przepisów ze skutkiem natychmiastowym

obowiązywałyby przez ograniczony czas (2 miesiące) przed zatwierdzeniem lub odrzuceniem przepisu przez Agencję. ERA harmonizowałaby zatem te przepisy, jeśli dotyczą one wielu państw członkowskich.

Poprawka 73

Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 14 – ustęp 4 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

4a. Kiedy państwa członkowskie powiadamią o obowiązującym lub nowym przepisie krajowym, przedstawiają one jednocześnie dowód potwierdzający potrzebę istnienia takiego przepisu w celu spełnienia zasadniczego wymagania, które nie zostało ujęte w odpowiednich TSI. Państwa członkowskie nie mogą powiadamiać o żadnym przepisie krajowym bez udowodnienia potrzeby jego istnienia.

Agencja ma dwa miesiące na rozpatrzenie projektu przepisu i wydanie Komisji zalecenia. Komisja zatwierdza lub odrzuca projekt przepisu. Wyłącznie w przypadku prewencyjnych środków nadzwyczajnych państwa członkowskie mogą przyjąć i od razu stosować nowe przepisy, które mogą obowiązywać przez dwa miesiące. Gdy taki przepis dotyczy wielu państw członkowskich, Komisja, we współpracy z Agencją i krajowymi organami ds. bezpieczeństwa, przeprowadza harmonizację przepisów na szczeblu Unii.

Uzasadnienie

Państwo członkowskie powinno uzasadnić potrzebę istnienia konkretnego przepisu krajowego (obowiązującego lub nowego). Dowód ten należy przedstawić wraz z przepisem, o którym się powiadamia. Jeżeli uzasadnienie zostanie przez Agencję uznane za dopuszczalne, można powiadomić o przepisie oraz opublikować go. W przeciwnym razie państwo członkowskie

musi ten przepis zmienić lub wycofać.

Poprawka 74

Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 14 – ustęp 8 – akapit pierwszy

Tekst proponowany przez Komisję

1. Komisja ustanawia – w drodze aktów wykonawczych – klasyfikację notyfikowanych przepisów krajowych w podziale na poszczególne kategorie w celu ułatwienia weryfikacji zgodności między stałymi i ruchomymi urządzeniami. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 48 ust. 3.

Poprawka

1. Komisja ustanawia – w drodze aktów wykonawczych – klasyfikację notyfikowanych przepisów krajowych w podziale na poszczególne kategorie w celu ułatwienia ***ich wzajemnego uznawania w państwach członkowskich oraz*** weryfikacji zgodności między stałymi i ruchomymi urządzeniami. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 48 ust. 3. ***Agencja – zgodnie z tymi aktami wykonawczymi – dokonuje klasyfikacji przepisów krajowych zgłoszonych zgodnie z niniejszym artykułem oraz publikuje odnośny rejestr. W rejestrze tym należy także zamieścić wykaz wszelkich akceptowalnych sposobów spełnienia wymagań krajowych.***

Uzasadnienie

Niniejsza poprawka stanowi powtórzenie wielkiego kroku naprzód, który dokonał się za sprawą obowiązującej dyrektywy w zakresie wzajemnego uznawania. Należy także sklasyfikować przepisy krajowe, aby to wzajemne uznawanie ułatwić. Obecnie przepisy krajowe sklasyfikowane w kategorii „A” weryfikowane są tylko jeden raz. Rejestr powinien zawierać akceptowalne sposoby spełnienia wymagań krajowych.

Poprawka 75

Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 15 – ustęp 2

Tekst proponowany przez Komisję

2. Zadania notyfikowanej jednostki oceniającej zgodność odpowiedzialnej za weryfikację WE podsystemu rozpoczynają się na etapie projektu i obejmują cały okres budowy, poprzez etap akceptacji, aż do dopuszczenia podsystemu do eksploatacji. **Mogą one obejmować** również weryfikację interfejsów danego podsystemu z systemem, do którego zostaje on włączany, w oparciu o informacje dostępne w odpowiednich TSI oraz w rejestrach przewidzianych w art. 44 i 45

Poprawka

2. Zadania notyfikowanej jednostki oceniającej zgodność odpowiedzialnej za weryfikację WE podsystemu rozpoczynają się na etapie projektu i obejmują cały okres budowy, poprzez etap akceptacji, aż do dopuszczenia podsystemu do eksploatacji. **Obejmują one** również weryfikację interfejsów danego podsystemu z systemem, do którego zostaje on włączany, w oparciu o informacje dostępne w odpowiednich TSI oraz w rejestrach przewidzianych w art. 44 i 45.

Uzasadnienie

Istotne jest, aby interfejsy również zostały objęte, jak ma to miejsce w przypadku obecnej dyrektywy.

Poprawka 76

Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 15 – ustęp 4

Tekst proponowany przez Komisję

4. Wszelkie **zmiany dokumentacji technicznej, o której mowa w ust. 3, które mają wpływ na prowadzone weryfikacje,** powodują konieczność sporządzenia nowej deklaracji weryfikacji WE.

Poprawka

4. Wszelkie **modernizacje** powodują konieczność sporządzenia nowej deklaracji weryfikacji WE.

Uzasadnienie

Ustęp ten należy uprościć zgodnie z definicją modernizacji podaną w art. 2 pkt 12.

Poprawka 77

Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 15 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Artykuł 15a

Procedura sporządzania deklaracji weryfikacji w przypadku przepisów krajowych

Procedury sporządzania deklaracji weryfikacji „WE”, o których mowa w art. 15, mają również zastosowanie, w stosownych przypadkach, do sporządzania deklaracji weryfikacji w odniesieniu do przepisów krajowych.

Państwa członkowskie wyznaczają jednostki odpowiedzialne za przeprowadzanie procedury weryfikacji w odniesieniu do przepisów krajowych zgodnie z rozdziałem VI.

Poprawka 78

Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 15 – ustęp 7

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

7. Komisja ustanawia w drodze aktów wykonawczych:

skreślony

a) procedury weryfikacji podsystemów, w tym określa ogólne zasady, treść, procedury i dokumenty dotyczące procedury weryfikacji WE oraz dokumenty dotyczące procedury weryfikacji w przypadku przepisów krajowych;

b) wzory deklaracji weryfikacji WE oraz

deklaracji weryfikacji w przypadku przepisów krajowych, oraz wzory dokumentów wchodzących w skład dokumentacji technicznej, która musi być dołączana do deklaracji weryfikacji.

Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 48 ust. 3.

Poprawka 79

**Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 15 – ustęp 7 a (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

7a. Komisja jest uprawniona do przyjęcia aktów delegowanych zgodnie z art. 46 w celu ustanowienia procedur weryfikacji podsystemów, w tym określenia zasad ogólnych, treści, procedury i dokumentów dotyczących procedury weryfikacji WE oraz dotyczących procedury weryfikacji w przypadku przepisów krajowych.

Poprawka 80

**Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 15 – ustęp 7 b (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

7b. Komisja ustanawia – w drodze aktów wykonawczych – wzory deklaracji weryfikacji WE oraz deklaracji weryfikacji w przypadku przepisów krajowych, oraz wzory dokumentów wchodzących w skład dokumentacji technicznej, która musi towarzyszyć deklaracji weryfikacji.

Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 48 ust. 3.

Poprawka 81

Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 18 – ustęp 2 – akapit pierwszy

Tekst proponowany przez Komisję

Każdy krajowy organ ds. bezpieczeństwa zezwala na dopuszczenie do eksploatacji podsystemów „energia” i „infrastruktura”, które znajdują się lub są eksploatowane na terytorium jego państwa członkowskiego.

Poprawka

Każdy krajowy organ ds. bezpieczeństwa zezwala na dopuszczenie do eksploatacji podsystemów „energia” i „infrastruktura”, ***jak również podsystemów „sterowanie – urządzenia przytorowe” niebędących ERTMS***, które znajdują się lub są eksploatowane na terytorium jego państwa członkowskiego. ***Krajowe organy ds. bezpieczeństwa uwzględniają opinię Agencji, jeżeli dotyczy to korytarzy sieci TEN-T lub sekcji transgranicznych.***

Agencja zatwierdza infrastruktury transgraniczne zarządzane przez wyłącznie jednego zarządcę infrastruktury.

Poprawka 82

Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 18 – ustęp 2 – akapit drugi

Tekst proponowany przez Komisję

Agencja wydaje decyzje w sprawie zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji podsystemów „sterowanie –

Poprawka

Agencja zatwierdza ERTMS w ścisłej współpracy z krajowymi organami ds. bezpieczeństwa. Zanim Agencja zatwierdzi

urządzenia przytorowe”, które znajdują się lub są eksploatowane na całym terytorium Unii.

ERTMS, krajowy organ ds. bezpieczeństwa odpowiada za sprawdzenie eksploatacyjnej zgodności z siecią krajową. Agencja zapewnia jednolite stosowanie ERTMS w Unii.

Poprawka 83

**Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 18 – ustęp 2 – akapit drugi a (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

2a. W przypadku ERTMS Agencja zasięga opinii danego krajowego organu ds. bezpieczeństwa w terminie jednego miesiąca od otrzymania kompletnego wniosku, aby zapewnić spójny rozwój ERTMS w Unii. W terminie dwóch miesięcy krajowy organ ds. bezpieczeństwa przedstawia Agencji opinię dotyczącą technicznej i eksploatacyjnej zgodności podsystemu z pojazdami, które mają być eksploatowane w danej części sieci. W miarę możliwości Agencja uwzględnia tę opinię przed wydaniem zezwolenia, a w przypadku rozbieżności zdań informuje ona o tym krajowy organ ds. bezpieczeństwa, podając jej przyczyny. Niniejszy artykuł nie narusza zobowiązań Agencji jako organu systemowego na mocy rozdziału 6 rozporządzenia (UE) nr .../... [rozporządzenia w sprawie Agencji].

Jeżeli Agencja nie zgadza się z negatywną oceną wydaną przez krajowy organ ds. bezpieczeństwa, informuje ona o tym wspomniany organ, podając powody swojego sprzeciwu. Agencja i krajowy

organ ds. bezpieczeństwa współpracują ze sobą, aby wypracować ocenę, którą obie strony mogą zaakceptować. W razie konieczności, zgodnie z decyzją podjętą przez Agencję i krajowy organ ds. bezpieczeństwa, w proces ten może być również zaangażowany wnioskodawca. Jeżeli w przeciągu miesiąca od dnia, w którym Agencja poinformowała krajowy organ ds. bezpieczeństwa o swoim odmiennym zdaniu, nie jest możliwe wypracowanie oceny, którą obie strony mogą zaakceptować, Agencja podejmuje swoją ostateczną decyzję, chyba że krajowy organ ds. bezpieczeństwa przekazał sprawę do arbitrażu Komisji Odwoławczej powołanej na mocy art. 51 rozporządzenia (UE) nr .../... [rozporządzenie w sprawie Agencji]. Rada Odwoławcza rozstrzyga, czy podtrzymuje projekt decyzji Agencji, w terminie jednego miesiąca od złożenia wniosku przez krajowy organ ds. bezpieczeństwa.

Decyzja odmowna w sprawie wniosku o zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji stałych urządzeń jest należycie uzasadniana przez Agencję. W terminie jednego miesiąca od otrzymania decyzji negatywnej wnioskodawca może złożyć do Agencji wniosek o ponowne rozpatrzenie wydanej przez nią decyzji. Wnioskowi temu musi towarzyszyć uzasadnienie. Od daty wpłynięcia wniosku o ponowne rozpatrzenie Agencja ma dwa miesiące na potwierdzenie lub zmianę swojej decyzji. W przypadku potwierdzenia decyzji odmownej przez Agencję wnioskodawca może wnieść odwołanie do Komisji Odwoławczej ustanowionej na mocy art. 51 rozporządzenia (UE) nr .../... [rozporządzenie w sprawie Agencji].

Poprawka 84

Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 18 – ustęp 3 – litera c a (nowa)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

ca) deklaracji weryfikacji w przypadku przepisów krajowych.

Poprawka 85

Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 18 – ustęp 3 – akapit pierwszy a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

*W terminie jednego miesiąca od
wplynięcia wniosku wnioskodawcy
Agencja lub krajowy organ ds.
bezpieczeństwa – w zależności od tego,
który jest organem przedmiotowo
właściwym – informuje wnioskodawcę, że
dokumentacja jest kompletna, lub żąda
odnośnych informacji uzupełniających,
wyznaczając rozsądny termin na
dostarczenie tych informacji.*

Poprawka 86

Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 18 – ustęp 4

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

4. W przypadku odnowienia lub modernizacji istniejących podsystemów, wnioskodawca przesyła do krajowego

4. W przypadku odnowienia lub modernizacji istniejących podsystemów, wnioskodawca przesyła **dokumentację**

organu ds. bezpieczeństwa (w przypadku podsystemów „energia” i „infrastruktura”) **lub do Agencji** (w przypadku podsystemów „sterowanie – urządzenia przytorowe”) **dokumentację opisującą projekt**. Krajowy organ ds. bezpieczeństwa lub Agencja analizuje tę dokumentację i decyduje – w oparciu o kryteria określone w ust. 5 – czy konieczne jest nowe zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji. Krajowy organ ds. bezpieczeństwa i Agencja podejmują swoje decyzje w z góry określonym, rozsądnym terminie, a w każdym razie w terminie **czterech** miesięcy od otrzymania wszystkich istotnych informacji.

opisującą projekt do krajowego organu ds. bezpieczeństwa (w przypadku podsystemów „energia” i „infrastruktura” **oraz** w przypadku podsystemów „sterowanie – urządzenia przytorowe”, **które nie są ERTMS**) **lub do Agencji** (w przypadku **ERTMS oraz infrastruktur transgranicznych zarządzanych przez wyłącznie jednego zarządcę infrastruktury**). Krajowy organ ds. bezpieczeństwa lub Agencja analizuje tę dokumentację i decyduje – w oparciu o kryteria określone w ust. 5 – czy konieczne jest nowe zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji. Krajowy organ ds. bezpieczeństwa i Agencja podejmują swoje decyzje w z góry określonym, rozsądnym terminie, a w każdym razie w terminie **trzech** miesięcy od otrzymania wszystkich istotnych informacji.

Poprawka 87

Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 19 – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję

1. **Podsystem „tabor” i podsystem „sterowanie – urządzenia pokładowe”** są wprowadzane do obrotu przez wnioskodawcę tylko wówczas, jeśli zostały zaprojektowane, skonstruowane i zamontowane w taki sposób, że spełniają zasadnicze wymagania określone w załączniku III.

Poprawka

1. **Podsystemy ruchome** są wprowadzane do obrotu przez wnioskodawcę tylko wówczas, jeśli zostały zaprojektowane, skonstruowane i zamontowane w taki sposób, że spełniają zasadnicze wymagania określone w załączniku III.

Poprawka 88

Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 20 – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję

1. Pojazd wprowadza się do obrotu wyłącznie po otrzymaniu zezwolenia na wprowadzenie pojazdu do obrotu **wydanego przez Agencję zgodnie z ust. 5.**

Poprawka

1. Pojazd wprowadza się do obrotu wyłącznie po otrzymaniu zezwolenia na wprowadzenie pojazdu do obrotu zgodnie z **niniejszym artykułem.**

Poprawka 89

**Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 20 – ustęp 1 – akapit pierwszy a (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Zezwolenie dla pojazdu musi zawierać:

a) obszar użytkowania;

b) wartości parametrów określonych w TSI – oraz, w odpowiednich przypadkach, w przepisach krajowych – istotnych dla kontroli zgodności technicznej między pojazdem a obszarem użytkowania;

c) zgodność pojazdu z odnośnymi TSI oraz przepisami krajowymi w odniesieniu do parametrów, o których mowa w lit. b);

d) warunki eksploatacji pojazdu i wszelkie pozostałe ograniczenia.

Poprawka 90

**Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 20 – ustęp 2**

Tekst proponowany przez Komisję

2. **Agencja** wydaje **decyzje w sprawie udzielenia zezwoleń na wprowadzenie**

Poprawka

2. **Zezwolenie dla pojazdu** wydaje się w **oparciu o dokumentację dotyczącą**

pojazdu *do obrotu*. Zezwolenia te potwierdzają wartości parametrów istotnych dla sprawdzenia technicznej zgodności między pojazdem i stałymi instalacjami określonej w TSI. Zezwolenie na wprowadzenie pojazdu do obrotu zawiera również informacje na temat zgodności pojazdu z właściwymi TSI oraz zbiorami przepisów krajowych, w odniesieniu do tych parametrów.

pojazdu *lub typu* pojazdu wyprodukowanego przez wnioskodawcę, zawierającą dokumenty udowadniające:

– w odniesieniu do podsystemów ruchomych, z których składa się pojazd:

a) właściwą deklarację weryfikacji zgodną z art. 19;

b) zgodność techniczną pojazdu;

c) bezpieczną integrację pojazdu;

– w odniesieniu do pojazdu:

zgodność techniczną pojazdu z sieciami na obszarze użytkowania.

Poprawka 91

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 20 – ustęp 2 – akapit pierwszy a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Zgodność techniczna jest ustalana na podstawie odpowiednich TSI oraz, w stosownych przypadkach, na podstawie przepisów i rejestrów krajowych. W przypadku gdy konieczne są testy, aby uzyskać dowody zgodności technicznej, krajowe organy ds. bezpieczeństwa mogą wydać wnioskodawcy tymczasowe zezwolenia na użytkowanie pojazdu do celów praktycznej weryfikacji w sieci. Zarządca infrastruktury, w porozumieniu

z wnioskodawcą, dokłada wszelkich starań, by zapewnić przeprowadzenie wszelkich badań w terminie jednego miesiąca od otrzymania wniosku wnioskodawcy. W odpowiednich przypadkach krajowy organ ds. bezpieczeństwa podejmuje środki w celu przeprowadzenia testów.

Bezpieczna integracja podsystemów w obrębie pojazdu jest ustalana na podstawie odpowiednich TSI, wspólnych metod oceny bezpieczeństwa określonych w art. 6 dyrektywy .../... [w sprawie bezpieczeństwa systemu kolei w Unii] oraz w stosownych przypadkach – przepisów krajowych.

Poprawka 92

Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 20 – ustęp 3

Tekst proponowany przez Komisję

3. Zezwolenie na wprowadzenie pojazdu do obrotu może określać warunki użytkowania pojazdu oraz inne ograniczenia.

Poprawka

3. Agencja wydaje zezwolenie dla pojazdu po dokonaniu oceny elementów dokumentacji, o których mowa w ust. 2, w z góry określonym, rozsądnym terminie, a w każdym razie w terminie czterech miesięcy od otrzymania wszystkich istotnych informacji od wnioskodawcy. W terminie jednego miesiąca Agencja udziela wnioskodawcy informacji na temat tego, czy dokumentacja jest kompletna czy nie. Każda negatywna decyzja dotycząca konkretnego wniosku jest należycie uzasadniana.

Zezwolenia są uznawane we wszystkich państwach członkowskich.

Agencja przyjmuje pełną odpowiedzialność za zezwolenia, które wydaje.

Poprawka 93

**Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 20 – ustęp 4**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

4. Zezwolenie na wprowadzenie pojazdu do obrotu wydaje się w oparciu o dokumentację dotyczącą pojazdu lub typu pojazdu wyprodukowanego przez wnioskodawcę, zawierającą dokumenty stanowiące dowód:

skreślony

i) wprowadzenia do obrotu podsystemów ruchomych wchodzących w skład pojazdu zgodnie z art. 19;

j) technicznej zgodności podsystemów, o których mowa w lit. a), w obrębie pojazdu, stwierdzonej w oparciu o właściwe TSI, przepisy krajowe i rejestry;

k) bezpiecznej integracji podsystemów, o których mowa w lit. a), w obrębie pojazdu, stwierdzonej w oparciu o odpowiednie TSI, przepisy krajowe, a także wspólne metody oceny bezpieczeństwa określone w art. 6 dyrektywy .../... [w sprawie bezpieczeństwa systemu kolei w Unii].

Poprawka 94

**Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 20 – ustęp 3 a (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

3a. W okresie przejściowym, o którym mowa w art. Xa, wnioskodawca może zdecydować się na złożenie wniosku o zezwolenie dla pojazdu do Agencji lub do właściwego krajowego organu ds. bezpieczeństwa.

Poprawka 95

**Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 20 – ustęp 5 – akapit pierwszy**

Tekst proponowany przez Komisję

Agencja podejmuje decyzje, o których mowa w ust. 2, w z góry określonym, rozsądnym terminie, a w każdym razie w terminie czterech miesięcy od otrzymania wszystkich istotnych informacji. Zezwolenia te są ważne we wszystkich państwach członkowskich.

Poprawka

Każda decyzja o odmowie wydania zezwolenia dla pojazdu zostaje należycie uzasadniona. Wnioskodawca może, w terminie jednego miesiąca od otrzymania odpowiedzi odmownej, wystąpić, stosownie do przypadku, do Agencji lub krajowego organu ds. bezpieczeństwa o ponowne rozpatrzenie tej decyzji. Agencja lub krajowy organ ds. bezpieczeństwa ma dwa miesiące od daty wpłynięcia wniosku o ponowne rozpatrzenie na potwierdzenie lub zmianę swojej decyzji.

Poprawka 96

**Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 20 – ustęp 5 – akapit pierwszy a (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

W przypadku potwierdzenia decyzji odmownej przez Agencję wnioskodawca może wnieść odwołanie do Komisji Odwoławczej wyznaczonej na mocy art. 51 rozporządzenia (UE) nr .../... [ustanawiającego europejską agencję kolejową].

Poprawka 97

**Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 20 – ustęp 5 – akapit pierwszy b (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

W przypadku potwierdzenia odmownej decyzji krajowego organu ds. bezpieczeństwa wnioskodawca może wnieść odwołanie do jednostki odwoławczej wskazanej przez dane państwo członkowskie na mocy art. 17 ust. 3 dyrektywy .../... [w sprawie bezpieczeństwa kolei]. Do celów procedury odwoławczej państwo członkowskie może wyznaczyć organ regulacyjny określony w art. 56 dyrektywy 2012/34/WE.

Poprawka 98

**Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 20 – ustęp 6**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

6. Agencja może **wydawać zezwolenia na**

6. Agencja może **zmienić lub cofnąć**

wprowadzenie pojazdu do obrotu dla serii pojazdów. Zezwolenia te są ważne we wszystkich państwach członkowskich.

zezwolenie dla pojazdu, jeżeli nie spełnia on już warunków, zgodnie z którymi zezwolenie zostało wydane, uzasadniając powody podjęcia takiej decyzji. Agencja niezwłocznie aktualizuje europejski rejestr określony w art. 43a.

Jeżeli krajowy organ ds. bezpieczeństwa ustali, że dopuszczony pojazd nie spełnia zasadniczych wymagań, niezwłocznie informuje Agencję i wszystkie inne odpowiednie krajowe organy ds. bezpieczeństwa. Agencja podejmuje decyzję w sprawie niezbędnych środków w terminie jednego miesiąca. W przypadkach wymagających podjęcia prewencyjnych środków nadzwyczajnych Agencja może od razu ograniczyć lub zawiesić zezwolenie przed podjęciem decyzji.

Poprawka 99

Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 20 – ustęp 7

Tekst proponowany przez Komisję

7. Wnioskodawca może wnieść do komisji odwoławczej wyznaczonej na podstawie art. 51 rozporządzenia (UE) nr .../... [ustanawiającego europejską agencję kolejową] odwołanie od decyzji Agencji lub zażalenie na niepodjęcie działania w terminach, o których mowa w ust. 5.

Poprawka

7. Nie później niż sześć miesięcy od dnia przyjęcia niniejszej dyrektywy Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 46, odnoszących się do szczegółowych przepisów dotyczących procedury udzielania zezwolenia, co obejmuje:

- a) szczegółowe wytyczne opisujące i wyjaśniające wymogi dotyczące zezwolenia dla pojazdu, a także wymagane dokumenty;**
- b) rozwiązania proceduralne procesu wydawania zezwolenia, takie jak składniki**

i terminy każdego etapu tego procesu;

*c) kryteria oceny dokumentacji
wnioskodawcy.*

Poprawka 100

**Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 20 – ustęp 8 – litera b**

Tekst proponowany przez Komisję

b) nowe zezwolenie *na wprowadzenie* pojazdu *do obrotu* wymagane jest w przypadku dokonania *jakichkolwiek* zmian wartości parametrów uwzględnionych w już wydanym zezwoleniu *na wprowadzenie pojazdu do obrotu*.

Poprawka

b) nowe zezwolenie *dla* pojazdu wymagane jest w przypadku dokonania *większych* zmian wartości parametrów uwzględnionych w już wydanym zezwoleniu.

Poprawka 101

**Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 20 – ustęp 9**

Tekst proponowany przez Komisję

9. Na wniosek wnioskodawcy zezwolenie na wprowadzenie pojazdu do obrotu może zawierać wyraźne wskazanie sieci lub linii lub grup sieci lub linii, w których lub na których przedsiębiorstwo kolejowe może dopuścić taki pojazd do eksploatacji bez dalszych weryfikacji, kontroli lub badań dotyczących technicznej zgodności między pojazdem a tymi sieciami lub liniami. W takim przypadku wnioskodawca załącza do swojego wniosku dowód technicznej zgodności pojazdu z danymi sieciami lub liniami.

Wskazanie to może zostać również dodane

Poprawka

skreślony

– na wniosek pierwotnego lub kolejnego wnioskodawcy –po wydaniu stosownego zezwolenia na wprowadzenie do obrotu.

Poprawka 102

**Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 20 – ustęp 9 a (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

9a. Zezwolenie dla pojazdu dotyczące jego eksploatacji w ramach infrastruktury kolejowej odizolowanej sieci kolejowej może zostać przyznane również przez krajowy organ ds. bezpieczeństwa państw członkowskich, na terenie których dana sieć jest zlokalizowana. W takich przypadkach wnioskodawca może wybrać, czy złożyć wniosek do Agencji, czy do krajowego organu ds. bezpieczeństwa danych państw członkowskich.

W okresie przejściowym, o którym mowa w art. 50a, krajowe organy ds. bezpieczeństwa państw członkowskich, na terenie których jest zlokalizowana odizolowana sieć kolejowa, ustanawiają wspólne procedury dotyczące zezwolenia dla pojazdu oraz zapewniają wzajemne uznawanie wydanych przez siebie zezwoleń dla pojazdów.

Jeżeli z końcem okresu przejściowego, o którym mowa w art. 50a, wspomniane krajowe organy ds. bezpieczeństwa nie uzgodniły wspólnych procedur dotyczących zezwoleń dla pojazdów ani wzajemnego ich uznawania, zezwolenia, o których mowa w niniejszym artykule, są

przyszanawane wylacznie przez Agencje.

Jeżeli uzgodnienia w zakresie wspólnych procedur dotyczących zezwoleń dla pojazdów oraz ich wzajemnego uznawania zostały podjęte, po zakończeniu okresu przejściowego, o którym mowa w art. 50a, krajowe organy ds. bezpieczeństwa państw członkowskich, które posiadają odizolowane sieci kolejowe, mogą kontynuować wydawanie zezwoleń dla pojazdów, a wnioskodawcy mogą nadal wybierać, czy swój wniosek o zezwolenie dla pojazdu złożyć do Agencji, czy do właściwego krajowego organu ds. bezpieczeństwa.

Dziesięć lat po wejściu w życie niniejszej dyrektywy Komisja składa Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie dotyczące postępów w osiągnięciu interoperacyjności odizolowanych sieci kolejowych oraz, jeżeli to konieczne, przedkłada stosowne wnioski ustawodawcze.

Poprawka 103

Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 20 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Artykuł 20a

Rejestracja pojazdów, które uzyskały zezwolenie

Przed pierwszym użyciem pojazdu, ale po uzyskaniu zezwolenia na jego eksploatację zgodnie z art. 20, pojazd ten jest wpisywany do rejestru na wniosek jego posiadacza.

Jeżeli zezwolenie zostało wydane przez Agencję, pojazd jest rejestrowany w europejskim rejestrze zgodnie z art. 43 a.

W przypadku gdy obszar użytkowania pojazdu jest ograniczony do terytorium jednego państwa członkowskiego, a zezwolenie wydał krajowy organ ds. bezpieczeństwa, pojazd jest rejestrowany w krajowym rejestrze pojazdów tego państwa członkowskiego zgodnie z art. 43.

Poprawka 104

Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 21 – nagłówek

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Dopuszczenie pojazdów do eksploatacji

Użytkowanie pojazdów

Poprawka 105

Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 21 – ustęp 1 – akapit pierwszy

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

1. Przedsiębiorstwa kolejowe dopuszczają pojazd do eksploatacji wyłącznie po sprawdzeniu – w porozumieniu z zarządcą infrastruktury – technicznej zgodności między pojazdem i trasą oraz bezpiecznej integracji pojazdu z systemem, w którym ma być eksploatowany, stwierdzonej w oparciu o odpowiednie TSI, przepisy krajowe i rejestry, a także wspólne metody oceny bezpieczeństwa określone w art. 6

1. Zanim przedsiębiorstwo kolejowe użyje pojazdu na obszarze użytkowania określonym w zezwoleniu, zapewnia, przy wykorzystaniu swojego systemu zarządzania bezpieczeństwem, że:

dyrektywy.

Poprawka 106

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 21 – ustęp 1 – akapit drugi

Tekst proponowany przez Komisję

*W tym celu dla pojazdów uzyskuje się
wpierw zezwolenie na wprowadzenie
pojazdu do obrotu zgodnie z art. 20.*

Poprawka

*a) pojazd uzyskał zezwolenie zgodnie z art.
20 i jest należycie zarejestrowany;*

Poprawka 107

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 21 – ustęp 1 – akapit drugi a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

*b) zgodność techniczna między pojazdem
a trasą na podstawie rejestru
infrastruktury, odnośnych TSI i wszelkich
stosownych informacji, których ma
dostarczyć zarządca infrastruktury
bezpłatnie i w rozsądnym terminie, jeżeli
rejestr infrastruktury nie istnieje lub jest
niekompletny; oraz*

Poprawka 108

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 21 – ustęp 1 – akapit drugi b (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

c) włączenie pojazdu w skład pociągu, w którym ma być eksploatowany na podstawie systemów zarządzania bezpieczeństwem określonych w art. 9 dyrektywy w sprawie bezpieczeństwa kolei oraz TSI dotyczącej eksploatacji i zarządzania.

Poprawka 109

**Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 21 – ustęp 1 a (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

1a. Aby pomóc przedsiębiorcom kolejowym w sprawdzeniu technicznej zgodności oraz bezpiecznej integracji pojazdu z trasą (trasami), zarządca infrastruktury, na wniosek przedsiębiorców kolejowych, przekazuje im dodatkowe informacje dotyczące właściwości trasy (tras).

Poprawka 110

**Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 21 – ustęp 2**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

2. Przedsiębiorstwo kolejowe powiadamia o swoich decyzjach dotyczących ***dopuszczenia*** pojazdów ***do eksploatacji*** Agencję, zarządcę infrastruktury oraz właściwy krajowy organ ds.

2. Przedsiębiorstwo kolejowe powiadamia o swoich decyzjach dotyczących ***eksploatacji*** pojazdów Agencję, zarządcę infrastruktury oraz właściwy krajowy organ ds. bezpieczeństwa. Decyzje te

bezpieczeństwa. Decyzje te odnotowuje się w *krajowych rejestrach* pojazdów, o *których* mowa w art. 43.

odnotowuje się w *krajowym rejestrze* pojazdów, o *którym* mowa w art. 43, *oraz* w *europejskim rejestrze*, o *którym* mowa w art. 43a.

Poprawka 111

Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 21 – ustęp 3

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

3. W przypadku odnowienia lub modernizacji istniejących pojazdów nowa deklaracja weryfikacji WE jest wymagana w sytuacji określonej w art. 15 ust. 4. Ponadto nowa decyzja przedsiębiorstwa kolejowego w sprawie dopuszczenia tych pojazdów do eksploatacji jest wymagana, w przypadku gdy:

skreślony

- a) przewidziane prace mogą negatywnie oddziaływać na ogólny poziom bezpieczeństwa danego podsystemu, lub**
- b) wymagają tego właściwe TSI.**

Poprawka 112

Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 22 – nagłówek

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Zezwolenie na *wprowadzenie typów pojazdów do obrotu*

Zezwolenie na *typ pojazdu*

Poprawka 113

Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 22 – ustęp 1 – akapit pierwszy

Tekst proponowany przez Komisję

Agencja wydaje zezwolenia na
wprowadzenie typów pojazdów do obrotu .

Poprawka

Agencja **lub krajowy organ ds. bezpieczeństwa w okresie przejściowym, o którym mowa w art. 50a**, wydaje zezwolenia na **typy** pojazdów.

Poprawka 114

Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 22 – ustęp 1 – akapit drugi

Tekst proponowany przez Komisję

Agencja **wydaje** szczegółowe wytyczne dotyczące sposobu uzyskania zezwolenia na **wprowadzenie typów pojazdów do obrotu**. Wytyczne dla wnioskodawców zawierające opis i wyjaśnienie wymogów dotyczących **zezwolenia na wprowadzenie typów pojazdów do obrotu**, a także wykaz wymaganych dokumentów udostępnia się wnioskodawcom bezpłatnie. Krajowe organy ds. bezpieczeństwa współpracują z Agencją przy rozpowszechnianiu tych informacji.

Poprawka

Agencja **i krajowe organy ds. bezpieczeństwa wydają** szczegółowe wytyczne dotyczące sposobu uzyskania zezwolenia na **typ pojazdu**. Wytyczne dla wnioskodawców zawierające opis i wyjaśnienie wymogów dotyczących **tych zezwoleń**, a także wykaz wymaganych dokumentów udostępnia się wnioskodawcom bezpłatnie. Krajowe organy ds. bezpieczeństwa współpracują z Agencją przy rozpowszechnianiu tych informacji.

Poprawka 115

Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 22 – ustęp 2

Tekst proponowany przez Komisję

2. Jeżeli jednak **Agencja wydaje** zezwolenie na **wprowadzenie** pojazdu **do obrotu** , jednocześnie **wydaje zezwolenie na wprowadzenie odnośnego typu pojazdu do obrotu** .

Poprawka

2. Jeżeli jednak zezwolenie **dla pojazdu jest wydawane przez Agencję lub przez krajowy organ ds. bezpieczeństwa**, zezwolenie na **typ** pojazdu **musi być wydane** jednocześnie.

Poprawka 116

Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 22 – ustęp 3

Tekst proponowany przez Komisję

3. Pojazd zgodny z typem pojazdu, dla którego wydano już zezwolenie **na wprowadzenie odnośnego typu pojazdu do obrotu**, otrzymuje, bez dalszych kontroli, zezwolenie na **wprowadzenie pojazdu do obrotu na** podstawie deklaracji zgodności z tym typem przedłożonej przez wnioskodawcę.

Poprawka

3. Pojazd zgodny z typem pojazdu, dla którego wydano już zezwolenie, otrzymuje, bez dalszych kontroli, zezwolenie na podstawie deklaracji zgodności z tym typem przedłożonej przez wnioskodawcę.

Poprawka 117

Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 22 – ustęp 4

Tekst proponowany przez Komisję

4. W przypadku zmian jakichkolwiek istotnych przepisów TSI lub przepisów krajowych, na podstawie których wydano zezwolenie na **wprowadzenie typu** pojazdu **do obrotu**, TSI lub krajowe przepisy stanowią, czy już przyznane zezwolenie na **wprowadzenie typu** pojazdu **do obrotu**

Poprawka

4. W przypadku zmian jakichkolwiek istotnych przepisów TSI lub przepisów krajowych, na podstawie których wydano zezwolenie na **typ** pojazdu, TSI lub krajowe przepisy stanowią, czy już przyznane zezwolenie na **typ** pojazdu nadal obowiązuje, czy też musi zostać

nadal obowiązuje, czy też musi zostać odnowione. Jeżeli zezwolenie to musi zostać odnowione, kontrole przeprowadzone przez Agencję mogą wyłącznie dotyczyć zmienionych przepisów. Odnowienie zezwolenia na **wprowadzenie typu** pojazdu **do obrotu** nie ma wpływu na zezwolenia **na wprowadzenie pojazdu do obrotu** już wydane na podstawie uprzedniego zezwolenia na **wprowadzenie typu** pojazdu **do obrotu**.

odnowione. Jeżeli zezwolenie to musi zostać odnowione, kontrole przeprowadzone przez Agencję mogą wyłącznie dotyczyć zmienionych przepisów. Odnowienie zezwolenia na **typ** pojazdu nie ma wpływu na zezwolenia już wydane na podstawie uprzedniego zezwolenia na **typ** pojazdu.

Poprawka 118

Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 22 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Artykuł 22a

Współpraca między Agencją a krajowymi organami ds. bezpieczeństwa

Do celów art. 18, 20 i 22 Agencja może zawrzeć porozumienia o współpracy z krajowymi organami ds. bezpieczeństwa zgodnie z art. 69 rozporządzenia .../... [ustanawiającego europejską agencję kolejową].

Porozumienia te mogą być umowami szczegółowymi lub umowami ramowymi oraz mogą być zawierane przez jeden krajowy organ ds. bezpieczeństwa lub większą ich liczbę. Zawierają one szczegółowy opis zadań i warunków osiągnięcia wymiernych wyników, a także określają terminy ich osiągnięcia i szczegółowe informacje na temat struktury rozdziału opłat wnoszonych

przez wnioskodawcę.

Mogą one także zawierać szczegółowe ustalenia dotyczące współpracy w przypadku sieci wymagających szczególnej fachowości z racji geograficznego rozmieszczenia zaawansowanych ERTMS, ze względu na inny prześwit toru lub ze względów historycznych, mając na celu ograniczenie kosztów i obciążeń administracyjnych ponoszonych przez wnioskodawcę.

Ustalenia te są wypracowywane, zanim Agencja zostanie upoważniona do przyjmowania wniosków zgodnie z niniejszą dyrektywą, a w każdym razie w terminie sześciu miesięcy po wejściu w życie niniejszej dyrektywy.

Komisja jest uprawniona do przyjęcia aktów delegowanych zgodnie z art. 46 w odniesieniu do takich porozumień o współpracy. Takie akty delegowane przyjmuje się najpóźniej sześć miesięcy od daty wejścia w życie niniejszej dyrektywy.

Pięć lat po zawarciu pierwszego porozumienia o współpracy, a następnie co trzy lata Komisja składa Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie oceniające porozumienia o współpracy zawarte przez Agencję.

Poprawka 119

Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 29 – ustęp 1 – litera a

Tekst proponowany przez Komisję

a) gruntowne wykształcenie techniczne i zawodowe, obejmujące całą działalność związaną z oceną zgodności w zakresie

Poprawka

a) gruntowne wykształcenie techniczne i zawodowe, obejmujące całą działalność związaną z oceną zgodności w zakresie

będącym przedmiotem notyfikacji;

będącym przedmiotem notyfikacji, *a także
wykształcenie w zakresie kwestii
związanych z ułatwianiem dostępu;*

Poprawka 120

Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 42 – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję

1. Każdy pojazd dopuszczony do eksploatacji w systemie kolei Unii posiada europejski numer pojazdu (EVN) przyznany przez *krajowy organ ds. bezpieczeństwa właściwy ze względu na dane terytorium, przed pierwszym dopuszczeniem pojazdu do eksploatacji.*

Poprawka

1. Każdy pojazd dopuszczony do eksploatacji w systemie kolei Unii posiada europejski numer pojazdu (EVN) przyznany przez *Agencję wraz z zezwoleniem.*

Poprawka 121

Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 42 – ustęp 2

Tekst proponowany przez Komisję

2. Przedsiębiorstwo kolejowe eksploatujące pojazd zapewnia oznakowanie pojazdu przyznanym numerem EVN.

Poprawka

2. Przedsiębiorstwo kolejowe eksploatujące pojazd zapewnia oznakowanie pojazdu przyznanym numerem EVN *i ponosi odpowiedzialność za odpowiednią rejestrację pojazdu.*

Poprawka 122

Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 43 – ustęp 1 – litera c

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

c) jest *dostępny dla krajowych organów ds. bezpieczeństwa i jednostek dochodzeniowych określonych w art. 16 i 21 dyrektywy [../... w sprawie bezpieczeństwa systemu kolei w Unii] ; powinien być on także na uzasadniony wniosek dostępny dla organów kontrolnych określonych w art. 55 i 56 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE z dnia 21 listopada 2012 r. w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego¹⁶, oraz dla Agencji, przedsiębiorstwa kolejowego i zarządców infrastruktury, a także osób/organizacji zajmujących się rejestracją pojazdów lub określonym w rejestrze.*

c) jest *jawny.*

¹⁶ Dz.U. L 343 z 14.12.2012, s. 32.

Poprawka 123

**Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 43 – ustęp 2 a (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

2a. Dla każdego pojazdu rejestr zawiera przynajmniej następujące informacje:

- a) europejski numer pojazdu (EVN);**
- b) odnośniki do deklaracji weryfikacji WE i podmiotu, który ją wydał;**
- c) dane identyfikacyjne posiadacza oraz właściciela pojazdu;**
- d) wszelkie ograniczenia w użytkowaniu**

pojazdu;

e) podmiot odpowiedzialny za utrzymanie.

Poprawka 124

Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 43 – ustęp 3

Tekst proponowany przez Komisję

3. Posiadacz dowodu rejestracyjnego bezzwłocznie zawiadamia krajowy organ ds. bezpieczeństwa każdego państwa członkowskiego, w którym pojazd **został dopuszczony do eksploatacji**, o wszelkich zmianach danych wprowadzonych do krajowego rejestru pojazdów, o zniszczeniu pojazdu lub o decyzji o nieprzedłużeniu jego rejestracji.

Poprawka

3. Posiadacz dowodu rejestracyjnego bezzwłocznie zawiadamia krajowy organ ds. bezpieczeństwa każdego państwa członkowskiego, w którym pojazd **był używany**, o wszelkich zmianach danych wprowadzonych do krajowego rejestru pojazdów, o zniszczeniu pojazdu lub o decyzji o nieprzedłużeniu jego rejestracji.

Poprawka 125

Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 43 – ustęp 4

Tekst proponowany przez Komisję

4. **Dopóki krajowe rejestry pojazdów państw członkowskich nie zostaną połączone**, każde państwo członkowskie aktualizuje swój rejestr, wprowadzając zmiany ujęte w rejestrze innego państwa członkowskiego w odniesieniu do stosownych danych.

Poprawka

4. Każde państwo członkowskie aktualizuje swój rejestr, wprowadzając zmiany ujęte w rejestrze innego państwa członkowskiego w odniesieniu do stosownych danych.

Poprawka 126

Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 43 – ustęp 5

Tekst proponowany przez Komisję

5. W przypadku pojazdów dopuszczonych do eksploatacji po raz pierwszy w państwie trzecim, a następnie **dopuszczonych do eksploatacji** w danym państwie członkowskim, to państwo członkowskie zapewnia możliwość dostępu do danych dotyczących pojazdu poprzez krajowy rejestr pojazdów **lub na podstawie przepisów umowy międzynarodowej**.

Poprawka 127

Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 43 – ustęp 5 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

5. W przypadku pojazdów dopuszczonych do eksploatacji po raz pierwszy w państwie trzecim, a następnie **używanych** w danym państwie członkowskim, to państwo członkowskie zapewnia możliwość dostępu do danych dotyczących pojazdu poprzez krajowy rejestr pojazdów.

5a. Krajowe rejestry pojazdów należy wcielić do europejskiego rejestru pojazdów po zakończeniu okresu przejściowego, o którym mowa w art. 50a, z wyjątkiem przypadków, o których mowa w art. 20 ust. 9a, na mocy warunków ustanowionych w tym artykule. Komisja określa, w drodze aktów wykonawczych, standardowy format dokumentu. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 48 ust. 3.

Poprawka 128

Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 43 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Artykuł 43a

Europejski rejestr pojazdów

1. Agencja prowadzi rejestr pojazdów kolejowych dopuszczonych do eksploatacji w Unii. Rejestr ten spełnia następujące kryteria:

a) jest zgodny z ogólną specyfikacją, o której mowa w ust. 2;

b) jest prowadzony i aktualizowany przez Agencję;

c) jest jawny.

2. Komisja przyjmuje – w drodze aktów wykonawczych – wspólne specyfikacje dotyczące treści, formatu danych, architektury funkcjonalnej i technicznej, trybu eksploatacji, w tym uzgodnień w zakresie wymiany danych oraz zasad wprowadzania danych i uzyskiwania wglądu do europejskich rejestrów pojazdów. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 48 ust. 3.

3. Posiadacz dowodu rejestracyjnego bezzwłocznie zawiadamia Agencję o wszelkich zmianach danych wprowadzanych do europejskiego rejestru pojazdów, o zniszczeniu pojazdu lub o decyzji o nieprzedłużeniu jego rejestracji.

4. Dla każdego pojazdu rejestr zawiera przynajmniej następujące informacje:

a) europejski numer pojazdu (EVN);

- b) odniesienia do deklaracji weryfikacji „WE” i podmiotu, który ją sporządził;*
- c) odniesienie do europejskiego rejestru typu pojazdów dopuszczonych do eksploatacji, o którym mowa w art. 44;*
- d) dane identyfikacyjne posiadacza oraz właściciela pojazdu;*
- e) wszelkie ograniczenia w użytkowaniu pojazdu;*
- f) podmiot odpowiedzialny za utrzymanie.*

Zawsze gdy Agencja wydaje, odnawia, zawieszka lub wycofuje zezwolenie dla pojazdu, dokonuje ona niezwłocznie stosownej aktualizacji rejestru.

5. W przypadku pojazdów użytkowanych po raz pierwszy w państwie trzecim, a następnie użytkowanych w państwie członkowskim, to państwo członkowskie zapewnia możliwość dostępu do danych dotyczących pojazdu, w tym przynajmniej danych dotyczących posiadacza pojazdu, jednostki odpowiedzialnej za utrzymanie oraz ograniczeń sposobu użytkowania pojazdu, poprzez europejski rejestr pojazdów lub na podstawie postanowień umowy międzynarodowej.

Poprawka 129

**Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 44 – ustęp 1 – litera c**

Tekst proponowany przez Komisję

c) jest połączony ze wszystkimi krajowymi rejestrami pojazdów.

Poprawka

skreślona

Poprawka 130

Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 44 – ustęp 2 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

2a. Rejestr ten zawiera co najmniej następujące informacje w odniesieniu do każdego typu pojazdu:

a) charakterystykę techniczną danego typu pojazdu określoną w stosownej TSI;

b) nazwę producenta;

c) daty i numery referencyjne kolejnych zezwoleń dla tego typu pojazdu, w tym wszelkie ograniczenia lub cofnięcia zezwolenia;

d) opis cech konstrukcyjnych przystosowujących pojazd do potrzeb osób o ograniczonej możliwości poruszania się oraz osób niepełnosprawnych;

e) dane identyfikacyjne właściciela oraz posiadacza pojazdu.

W przypadku gdy Agencja wydaje, odnawia, zmienia, zawiesza lub wycofuje zezwolenie na dopuszczenie typów pojazdów do eksploatacji, dokonuje ona niezwłocznie stosownej aktualizacji rejestru.

Poprawka 131

Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 45 – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

1. Każde państwo członkowskie **publikuje**

1. Każde państwo członkowskie **zapewnia**

rejestr infrastruktury *zawierający* wartości parametrów sieciowych każdego podsystemu lub części danego podsystemu.

publikację rejestru infrastruktury *zawierającego* wartości parametrów sieciowych każdego podsystemu lub części danego podsystemu.

Poprawka 132

Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 45 – ustęp 3

Tekst proponowany przez Komisję

3. Rejestr infrastruktury może określać warunki korzystania ze stałych instalacji oraz inne ograniczenia.

Poprawka

3. Rejestr infrastruktury może określać warunki korzystania ze stałych instalacji oraz inne ograniczenia, **w tym ograniczenia tymczasowe, które mają być stosowane przez okres dłuższy niż 6 miesięcy.**

Uzasadnienie

W celu bezpiecznej eksploatacji pociągów rejestr musi uwzględniać ograniczenia tymczasowe, które de facto stają się trwałe.

Poprawka 133

Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 45 – ustęp 4

Tekst proponowany przez Komisję

4. Każde państwo członkowskie **aktualizuje rejestr** infrastruktury zgodnie z decyzją Komisji 2011/633/UE.

Poprawka

4. Każde państwo członkowskie **zapewnia aktualizację rejestru** infrastruktury zgodnie z decyzją Komisji 2011/633/UE.

Poprawka 134

Wniosek dotyczący dyrektywy

Artykuł 45 – ustęp 5

Tekst proponowany przez Komisję

5. Z rejestrem infrastruktury **mogą być** również powiązane inne rejestry takie jak rejestr dotyczący dostępności.

Poprawka

5. Z rejestrem infrastruktury **są** również powiązane inne rejestry, takie jak rejestr dotyczący dostępności **dla osób niepełnosprawnych oraz o ograniczonej możliwości poruszania się**.

Poprawka 135

Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 46 – ustęp 2

Tekst proponowany przez Komisję

2. Uprawnienia do przyjęcia aktów delegowanych, o których mowa w art. 4 ust. 2 *i* art. 5 ust. 3, powierza się Komisji na **czas nieokreślony od dnia** wejścia w życie niniejszej *dyrektywy*.

Poprawka

2. Uprawnienia do przyjęcia aktów delegowanych, o których mowa w art. 4 ust. 2, art. 5 ust. 3, **art. 8 ust. 2 i art. 15 ust. 7a**, powierza się Komisji na **okres pięciu lat od [OPOCE, proszę wpisać datę** wejścia w życie niniejszej *dyrektywy*].

Komisja sporządza sprawozdanie dotyczące przekazania uprawnień nie później niż dziewięć miesięcy przed zakończeniem okresu pięciu lat. Przekazanie uprawnień zostaje automatycznie przedłużone na takie same okresy, chyba że Parlament Europejski lub Rada sprzeciwił się takiemu przedłużeniu nie później niż trzy miesiące przed końcem każdego okresu.

Poprawka 136

Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 49 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Artykuł 49a

Sankcje

Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 46a w celu ustanowienia systemu sankcji za niedotrzymanie przez Agencję terminów na podjęcie decyzji przewidzianych w postanowieniach niniejszego rozporządzenia. Jednocześnie ustanawia ona system odszkodowań stosowany w przypadkach, gdy Komisja Odwoławcza przewidziana w rozporządzeniu w sprawie Agencji orzeknie na korzyść adresata decyzji wydanej przez Agencję. Sankcje i system odszkodowań powinny być skuteczne, proporcjonalne, odstraszające oraz nie powinny być dyskryminacyjne.

Uzasadnienie

Należy ustanowić obowiązki leżące po stronie Agencji, jak również stosowne zabezpieczenia, aby współdziałające z nią strony miały zapewnione dodatkowe gwarancje. Ponadto powinna istnieć możliwość zaskarżenia nieprzestrzegania przez Agencję ustalonych terminów, jak również powinna istnieć możliwość otrzymania odszkodowania z tego tytułu.

Poprawka 137

**Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 50 – ustęp 1**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

1. Co trzy lata, a po raz pierwszy **trzy** lata po opublikowaniu niniejszej dyrektywy, Komisja składa Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie

1. Co trzy lata, a po raz pierwszy **dwa** lata po opublikowaniu niniejszej dyrektywy, Komisja składa Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie

dotyczące postępów poczynionych na drodze do osiągnięcia interoperacyjności systemu kolei. Sprawozdanie takie zawiera również analizę przypadków określonych w art. 7 oraz stosowania rozdziału V .

dotyczące postępów poczynionych na drodze do osiągnięcia interoperacyjności systemu kolei. Sprawozdanie takie zawiera również analizę przypadków określonych w art. 7 oraz stosowania rozdziału V. **W zależności od wyników sprawozdania Komisja proponuje poprawę lub wzmocnienie roli Agencji we wdrażaniu interoperacyjności.**

Poprawka 138

Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 50 – ustęp 1 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

1a. Dwa lata po publikacji niniejszej dyrektywy i po konsultacji z licznymi podmiotami, których to dotyczy, Komisja składa Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie z działalności Agencji oraz postępów poczynionych przez nią w wypełnianiu jej nowych zadań.

Poprawka 139

Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 50 – ustęp 2

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

2. Agencja opracowuje oraz regularnie aktualizuje narzędzie gwarantujące sporządzenie, na wniosek państwa członkowskiego lub Komisji, ogólnej charakterystyki poziomu interoperacyjności systemu kolei. Narzędzie to wykorzystuje informacje

2. Agencja opracowuje oraz regularnie aktualizuje narzędzie gwarantujące sporządzenie, na wniosek państwa członkowskiego, **Parlamentu Europejskiego** lub Komisji, ogólnej charakterystyki poziomu interoperacyjności systemu kolei.

dostępne w rejestrach przewidzianych w rozdziale VII .

Narzędzie to wykorzystuje informacje dostępne w rejestrach przewidzianych w rozdziale VII .

Poprawka 140

Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 50 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Artykuł 50a

System przejściowy

Bez uszczerbku dla art. 20 ust. 9a w okresie czterech lat po wejściu w życie niniejszej dyrektywy zezwolenia, o których mowa w art. 20 i 22, są wydawane przez Agencję. Podczas tego okresu przejściowego zezwolenia mogą być wydawane przez Agencję lub przez krajowy organ ds. bezpieczeństwa, w zależności od wyboru dokonanego przez wnioskodawcę.

Agencja będzie miała możliwości organizacyjne i doświadczenie niezbędne do pełnienia wszystkich jej funkcji zgodnie z art. 18, 20 i 22 najpóźniej cztery lata po wejściu w życie niniejszej dyrektywy.

W celu wypełniania swoich obowiązków Agencja może zawierać porozumienia o współpracy z krajowymi organami ds. bezpieczeństwa zgodnie z art. Xb.

Poprawka 141

Wniosek dotyczący dyrektywy

Artykuł 51 – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję

1. Państwa członkowskie mogą nadal stosować przepisy określone w rozdziale V dyrektywy 2008/57/WE do dnia *[dwa lata]* od daty wejścia w życie].

Poprawka

1. Państwa członkowskie mogą nadal stosować przepisy określone w rozdziale V dyrektywy 2008/57/WE do dnia *[rok]* od daty wejścia w życie].

Poprawka 142

Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 52

Tekst proponowany przez Komisję

Załączniki IV, V, VI, VII i IX do dyrektywy 2008/57/WE stosuje się do daty rozpoczęcia stosowania odnośnych aktów **wykonawczych**, o których mowa w art. 8 ust. 2, art. 14 ust. 8, art. 15 ust. 7 i art. 7 ust. 3 niniejszej dyrektywy.

Poprawka

Załączniki IV, V, VI, VII i IX do dyrektywy 2008/57/WE stosuje się do daty rozpoczęcia stosowania odnośnych aktów **delegowanych**, o których mowa w art. 8 ust. 2 **i art. 15 ust. 7 lit. a) oraz aktów wykonawczych**, o których mowa w art. 14 ust. 8, art. 15 ust. 7 i art. 7 ust. 3 niniejszej dyrektywy.

Poprawka 143

Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 54 – ustęp 1 – akapit pierwszy

Tekst proponowany przez Komisję

1. Państwa członkowskie wprowadzą w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania art. 1, art. 2, art. 7 ust. 1–4, art. 11 ust. 1, art. 13, art. 14 ust. 1–7, art. 15 ust. 1–6, art. 17–21, art. 22 ust. 3–7, art. 23–36, art. 37 ust. 2, art. 38, art. 39, art. 41–43, art. 45

Poprawka

1. Państwa członkowskie wprowadzą w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania art. 1, art. 2, art. 7 ust. 1–4, art. 11 ust. 1, art. 13, art. 14 ust. 1–7, art. 15 ust. 1–6, art. 17–21, art. 22 ust. 3–7, art. 23–36, art. 37 ust. 2, art. 38, art. 39, art. 41–43, art. 45

ust. 1–5, art. 51 i załączników I–III najpóźniej do dnia **[dwa lata]** po dniu wejścia w życie]. Niezwłocznie przekazują Komisji tekst tych środków oraz tabelę korelacji między tymi środkami a niniejszą dyrektywą. Tabele korelacji są konieczne, aby umożliwić wszystkim zainteresowanym stronom jednoznaczną identyfikację odpowiednich przepisów stosowanych na poziomie krajowym w celu wykonania niniejszej dyrektywy.

ust. 1–5, art. 51 i załączników I–III najpóźniej do dnia **[rok]** po dniu wejścia w życie]. Niezwłocznie przekazują Komisji tekst tych środków oraz tabelę korelacji między tymi środkami a niniejszą dyrektywą. Tabele korelacji są konieczne, aby umożliwić wszystkim zainteresowanym stronom jednoznaczną identyfikację odpowiednich przepisów stosowanych na poziomie krajowym w celu wykonania niniejszej dyrektywy.

Poprawka 144

Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 55 – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję

Dyrektywa 2008/57/WE zmieniona dyrektywami wymienionymi w załączniku IV część A traci moc od dnia **[dwa lata]** po dacie wejścia w życie], bez uszczerbku dla zobowiązań państw członkowskich dotyczących terminów transpozycji do prawa krajowego dyrektyw, określonych w załączniku IV część B.

Poprawka

Dyrektywa 2008/57/WE zmieniona dyrektywami wymienionymi w załączniku IV część A traci moc od dnia **[rok]** po dacie wejścia w życie], bez uszczerbku dla zobowiązań państw członkowskich dotyczących terminów transpozycji do prawa krajowego dyrektyw określonych w załączniku IV, część B.

Poprawka 145

Wniosek dotyczący dyrektywy Załącznik I – punkt 1

Tekst proponowany przez Komisję

1. Sieć
Do celów niniejszej dyrektywy sieć Unii obejmuje :

Poprawka

1. Sieć
Do celów niniejszej dyrektywy sieć Unii obejmuje **sieć kolei dużych prędkości określonych w lit. a), b) i c) oraz sieć kolei**

- specjalnie wybudowane linie dużych prędkości, przeznaczone generalnie dla prędkości równych lub przekraczających 250 km/h,
 - specjalnie zmodernizowane linie dużych prędkości przeznaczone dla prędkości rzędu 200 km/h,
 - specjalnie zmodernizowane linie dużych prędkości, posiadające szczególne cechy będące rezultatem ograniczeń związanych z topografią, rzeźbą terenu i planowaniem urbanistycznym, na których to liniach prędkość musi być dostosowywana w każdym przypadku. Ta kategoria obejmuje również linie łączące sieci dużych prędkości oraz sieci konwencjonalne, linie przebiegające przez dworce, dostęp do terminali, lokomotywowni itp., z których korzysta tabor dużych prędkości poruszający się z prędkością konwencjonalną;
 - konwencjonalne linie przeznaczone dla ruchu pasażerskiego,
 - konwencjonalne linie przeznaczone dla ruchu mieszanego (pasażerskiego i towarowego),
 - konwencjonalne linie przewidziane na potrzeby przewozów towarowych,
 - pasażerskie węzły przesiadkowe,
 - towarowe centra logistyczne łącznie z terminalami intermodalnymi,
 - linie łączące powyższe elementy.
- Sieć ta obejmuje systemy zarządzania ruchem, śledzenia i nawigacji: urządzenia techniczne do przetwarzania danych i

konwencjonalnych określonych w lit. od d) do i), a są to następujące elementy:

- a)** specjalnie wybudowane linie dużych prędkości, przeznaczone generalnie dla prędkości równych lub przekraczających 250 km/h, **a umożliwiające przejazd z prędkością przekraczającą 300 km/h w odpowiednich warunkach,**
 - b)** specjalnie zmodernizowane linie dużych prędkości przeznaczone dla prędkości rzędu 200 km/h,
 - c)** specjalnie zmodernizowane linie dużych prędkości, posiadające szczególne cechy będące rezultatem ograniczeń związanych z topografią, rzeźbą terenu i planowaniem urbanistycznym, na których to liniach prędkość musi być dostosowywana w każdym przypadku. Ta kategoria obejmuje również linie łączące sieci dużych prędkości oraz sieci konwencjonalne, linie przebiegające przez dworce, dostęp do terminali, lokomotywowni itp., z których korzysta tabor dużych prędkości poruszający się z prędkością konwencjonalną;
 - d)** konwencjonalne linie przeznaczone dla ruchu pasażerskiego,
 - e)** konwencjonalne linie przeznaczone dla ruchu mieszanego (pasażerskiego i towarowego),
 - f)** konwencjonalne linie przewidziane na potrzeby przewozów towarowych,
 - g)** pasażerskie węzły przesiadkowe,
 - h)** towarowe centra logistyczne łącznie z terminalami intermodalnymi,
 - i)** linie łączące powyższe elementy.
- Sieć ta obejmuje systemy zarządzania ruchem, śledzenia i nawigacji: urządzenia techniczne do przetwarzania danych i

telekomunikacji przeznaczone dla dalekobieżnych przewozów pasażerskich i towarowych na sieci, w celu zagwarantowania bezpiecznego i harmonijnego funkcjonowania sieci kolejowej i efektywnego zarządzania ruchem.

telekomunikacji przeznaczone dla dalekobieżnych przewozów pasażerskich i towarowych na sieci, w celu zagwarantowania bezpiecznego i harmonijnego funkcjonowania sieci kolejowej i efektywnego zarządzania ruchem.

Uzasadnienie

Istotne jest zachowanie podziału na sieć kolei konwencjonalnych i sieć kolei dużych prędkości.

Poprawka 146

Wniosek dotyczący dyrektywy

Załącznik I – punkt 2 – ustęp 1 – tiret pierwsze a i pierwsze b oraz akapit drugi (nowe)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

– pojazdy stworzone do poruszania się z prędkością co najmniej 250 km/h na liniach specjalnie wybudowanych dla dużych prędkości, a umożliwiającymi osiągnięcie prędkości przekraczającej 300 km/h w odpowiednich warunkach, albo

– pojazdy stworzone do poruszania się z prędkością rzędu 200 km/h na liniach dużych prędkości, liniach specjalnie wybudowanych dla dużych prędkości lub specjalnie przystosowanych do dużych prędkości, o ile są one kompatybilne z możliwościami takich linii.

Ponadto pojazdy zaprojektowane do poruszania się z maksymalną prędkością niższą niż 200 km/h, które prawdopodobnie będą się poruszać na całej lub na części transeuropejskiej sieci kolei dużych prędkości, jeżeli jest to zgodne z poziomem parametrów tych linii, muszą spełniać wymagania zapewniające

ich bezpieczną eksploatację na tej sieci. W tym celu TSI dla pojazdów konwencjonalnych określają również wymagania bezpiecznej eksploatacji pojazdów konwencjonalnych w sieciach dużych prędkości.

Uzasadnienie

Z uwagi na zasadnicze znaczenie dla bezpieczeństwa w obrębie sieci, istotne jest rozróżnienie między pojazdami mogącymi poruszać się z prędkością 250 km/h, pojazdami mogącymi poruszać się z prędkością 200 km/h, a także pojazdami poruszającymi się z prędkością niższą niż 200 km/h na liniach dużych prędkości.

Poprawka 147

Wniosek dotyczący dyrektywy Załącznik I – punkt 2 – ustęp 1 – tiret drugie

Tekst proponowany przez Komisję

– wagony towarowe, w tym pojazdy przeznaczone do przewozu samochodów ciężarowych;

Poprawka

– wagony towarowe, w tym *niskie* pojazdy przeznaczone *dla całej sieci i pojazdy przeznaczone* do przewozu samochodów ciężarowych;

Uzasadnienie

Jednym z problemów związanych z interoperacyjnością europejskiej infrastruktury kolejowej jest zróżnicowanie skrajni. W pewnych warunkach problem ten rozwiązywany jest poprzez wykorzystywanie niskich wagonów, które niekoniecznie przeznaczone są do przewozu samochodów ciężarowych. W związku z tym organy ustawodawcze powinny zwrócić szczególną uwagę na tego rodzaju pojazdy, podkreślając istnienie niskich wagonów towarowych oraz konieczność większego ich rozpowszechnienia i użytku w obrębie sieci, jako że mogą się one poruszać po jej znacznej części.

Poprawka 148

Wniosek dotyczący dyrektywy Załącznik III – punkt 2 – podpunkt 2.4 – podpunkt 2.4.1 – ustęp 5

Tekst proponowany przez Komisję

W przypadku niebezpieczeństwa urządzenia muszą umożliwić pasażerom poinformowanie o nim maszynisty, **a obsłudze** towarzyszącej kontakt z maszynistą.

Poprawka

W przypadku niebezpieczeństwa urządzenia muszą umożliwić pasażerom poinformowanie o nim maszynisty **oraz zwrócenie się do obsługi** towarzyszącej o kontakt z maszynistą.

Poprawka 149

Wniosek dotyczący dyrektywy

Załącznik III – punkt 2 – podpunkt 2.4 – podpunkt 2.4.1 – ustęp 6

Tekst proponowany przez Komisję

Drzwi zewnętrzne muszą być wyposażone w system otwierania i zamykania **gwarantujący** bezpieczeństwo pasażerów.

Poprawka

Należy zapewnić bezpieczne wsiadanie i wysiadanie z pociągu. Mechanizmy otwierania i zamykania **drzwi zewnętrznych, szerokość odstępu między peronem i pociągiem oraz procedura odprawy pociągu muszą gwarantować** bezpieczeństwo pasażerów. **Pociągi muszą być skonstruowane w sposób uniemożliwiający jazdę trzymając się za zewnętrzne części pociągu.**

Uzasadnienie

Nie należy ograniczać bezpieczeństwa pasażerów do systemu otwierania i zamykania drzwi.

Poprawka 150

Wniosek dotyczący dyrektywy

Załącznik III – punkt 2 – podpunkt 2.4 – podpunkt 2.4.1 – ustęp 10

Tekst proponowany przez Komisję

Pociągi muszą być wyposażone w system

Poprawka

Pociągi muszą być wyposażone w system

komunikacji publicznej stanowiący środek informowania pasażerów przez personel pokładowy.

komunikacji publicznej stanowiący środek informowania pasażerów przez personel pokładowy **lub maszynistę**.

Poprawka 151

Wniosek dotyczący dyrektywy

Załącznik III – punkt 2 – podpunkt 2.4 – podpunkt 2.4.1 – ustęp 10 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

W pociągach i na peronach należy przekazywać pasażerom krótkie i łatwo zrozumiałe komunikaty, informujące o niezbędnych regulacjach lokalnych (zakazy wstępu, wejście, wyjście, zasady zachowania, dostępność/ ułatwienia dla osób niepełnosprawnych ruchowo, znaczenie znaków ostrzegawczych, miejsca niebezpieczne itd.)

Uzasadnienie

Informacje powinny dotyczyć również bezpieczeństwa pasażerów oraz możliwości dostępu dla podróżujących.

Poprawka 152

Wniosek dotyczący dyrektywy

Załącznik III – punkt 2 – podpunkt 2.4 – podpunkt 2.4.3 – ustęp 3

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Cechy taboru muszą pozwalać na prowadzenie przewozów na każdej linii, na której zamierza się go eksploatować, z uwzględnieniem warunków klimatycznych.

Cechy taboru muszą pozwalać na prowadzenie przewozów na każdej linii, na której zamierza się go eksploatować, z uwzględnieniem warunków klimatycznych **i topograficznych**.

Uzasadnienie

Należy podkreślić, że nie tylko klimat, ale również warunki topograficzne, np. na trasach usytuowanych w terenach górskich, stawiają szczególne wymagania wobec pojazdów (hamulce, obciążenie sprzęgu itd.)

Poprawka 153

Wniosek dotyczący dyrektywy

Załącznik III – punkt 2 – podpunkt 2.6 – podpunkt 2.6.1 – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję

Dostosowanie zasad eksploatacji sieci i kwalifikacji maszynistów **oraz** personelu pokładowego i personelu w centrach kontrolnych musi zapewniać bezpieczne funkcjonowanie sieci, przy uwzględnieniu różnych wymogów dla usług transgranicznych i krajowych.

Poprawka

Dostosowanie zasad eksploatacji sieci i kwalifikacji maszynistów, personelu pokładowego, **personelu nadzoru technicznego, dyżurnego ruchu** i personelu w centrach kontrolnych musi zapewniać bezpieczne funkcjonowanie sieci, przy uwzględnieniu różnych wymogów dla usług transgranicznych i krajowych. **Należy dążyć do stworzenia na szczeblu Unii systemu kształcenia na najwyższym poziomie, potwierdzanego zaawansowanymi kompetencjami.**

Uzasadnienie

Bezpieczeństwo w kolei nie może ograniczać się do maszynistów i personelu pokładowego.

UZASADNIENIE

1. Wprowadzenie

Transport kolejowy w Europie to ponad 8 mld przejazdów rocznie i transport ponad 10% towarów, co przekłada się na 13 mld EUR dochodu i obrót wielkości 73 mld EUR oraz 800 000 miejsc pracy. W białej księdze pt. „Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu” Komisja Europejska założyła, że ponad połowa średniodystansowych przewozów pasażerskich i towarowych w UE w 2050 r. odbywać się będzie przy wykorzystaniu kolei. Cel ten, oprócz polepszania opcji dostępnych użytkownikom i możliwości dla przedsiębiorców, będzie miał kluczowe znaczenie w ograniczeniu w 2050 r. emisji gazów cieplarnianych o 20% i emisji CO₂ o 60% w stosunku do wielkości emisji z 1990 r. Zestawienie bieżącej sytuacji i celów ukazuje potencjał wzrostu branży, w której europejscy producenci są światowymi liderami w zakresie technologii, zwłaszcza bezpieczeństwa i dużych prędkości.

2. Stan obecny: uciekający pociąg

Opisane możliwości mogą zostać zaprzepaszczone, jeśli obecni operatorzy i państwa członkowskie pod pretekstem utrzymania aktualnego modelu biznesowego nadal będą blokować otwarcie sektora i wspierać fragmentaryzację europejskiego obszaru kolejowego. W tym celu wykorzystują oni duże obciążenia biurokratyczne i przewidziane gwarancje techniczne, które mogą przyczynić się do tego, że kolei „ucieknie pociąg”, co powinno spowodować zdecydowane włączenie tego środka transportu do oferty intermodalności europejskiego systemu transportu. Zniesienie tych barier pozwoli poprawić usługi świadczone na rzecz użytkowników, przekształcić działalność kolejową w atrakcyjną dla nowych przedsiębiorców opcję, źródło nowych miejsc pracy i podstawową zmienną europejskiej polityki w zakresie ochrony środowiska.

Poniższe dane ukazują rozmiar i charakter problemów. W Europie funkcjonuje obecnie 11 000 krajowych przepisów technicznych regulujących procedury eksploatacji, wydanych przez 27 krajowych organów państwowych, mocno różniących się strukturą, środkami i kwalifikacjami personelu. Stosowanie tych przepisów charakteryzuje się ponadto arbitralnością, gdyż niedotrzymywanie ustalonych terminów lub domaganie się kolejnych prób i analiz nie jest niczym niezwykłym. Istnieją ogromne rozbieżności w procedurach i duże odmienności w zakresie administracyjnej certyfikacji pojazdów.

Oznacza to, że koszty, z jakimi musi się zmierzyć producent w celu uzyskania homologacji pojazdu kolejowego, sięgają 6 mln EUR w procesie, który może trwać nawet dwa lata. Obciążenia administracyjne pochłaniają 10% kosztów projektowania i produkcji

lokomotywy. Jeśli dany pojazd jest używany tylko w trzech z 27 państw, odsetek ten sięga 30%. Takie warunki uniemożliwiają pojawienie się nowych operatorów. Jednocześnie zmniejszane są środki na innowacje w branży, której wewnętrzna i zewnętrzna rentowność związane są z przewagą technologiczną i jakością.

3. Przystawienie zwrotnicy, aby opuścić „bocznice”

W poszukiwaniu rozwiązania tej sytuacji instytucje europejskie sięgają do „czwartego europejskiego pakietu kolejowego”, przy pomocy którego chcą poprawić działanie obowiązującego prawa europejskiego (trzeci pakiet kolejowy), w wielu państwach transponowanego w niezadowalający sposób. Oprócz zagadnień związanych z interoperacyjnością wspomniane pakiety ustawodawcze obejmują projektowanie sieci transeuropejskich, mechanizmy finansowania i standardy bezpieczeństwa. Pierwsza dyrektywa z tego zakresu, dyrektywa 96/48/WE w sprawie interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości, została uzupełniona dyrektywą 2001/16/WE w sprawie interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych. Obie dyrektywy zostały przekształcone w 2008 r. w obowiązującą obecnie dyrektywę 2008/57/WE w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie, która została zmieniona dyrektywą 2009/131/WE i dyrektywą 2011/18/UE. Żadnej z nich nie udało się wywołać tak potrzebnego przestawienia zwrotnicy, które umożliwiłoby branży wkroczenie na tory opisane w białej księdze.

4. Wniosek Komisji

W swoim wniosku Komisja dąży do zmniejszenia o 20% czasu, jakiego potrzebuje nowa firma, aby wejść na rynek, i do podobnego ograniczenia terminów i kosztów ponoszonych przez producentów, chcących uzyskać certyfikację taboru. Uwolnione w ten sposób w ciągu najbliższych pięciu lat 500 mln EUR powinno ugruntować przewagę europejskiego przemysłu kolejowego na rynkach światowych.

Dlatego Komisja chce uczynić z Europejskiej Agencji Kolejowej punkt kompleksowej obsługi, wydający „europejski paszport pojazdów”, potwierdzający „dopuszczenie do obrotu”, przy czym za „dopuszczenie do eksploatacji” odpowiadają operatorzy. Wniosek zmierza do osiągnięcia większej przejrzystości i do uproszczenia wewnętrznego zarządzania organem, dzięki czemu wzmocniona zostanie jego rola w zakresie nadzorowania i przeglądu przepisów krajowych w celu zapobiegania zbędnym regulacjom lub sprzecznościom z przepisami europejskimi.

Wniosek nadaje przejrzystość procesom akredytacji opartym na uregulowaniach dotyczących jednostek oceniających zgodność w celu dostosowania ich do decyzji 768/2008/WE o dopuszczeniu produktów do obrotu. Będzie to gwarancja przejrzystości, zdolności technicznej zainteresowanych jednostek oraz zaufania dla ich decyzji.

5. Stanowisko sprawozdawczyni

Sprawozdawczyni zgadza się z oceną Komisji i jest zdania, że konieczna jest transpozycja trzeciego pakietu we wszystkich państwach, aby urealnić pakiet czwarty, na transpozycję którego przewiduje się termin 1 roku. Jednocześnie podkreśla możliwości i uprawnienia Europejskiej Agencji Kolejowej jako kompleksowego punktu obsługi. Uważa też, że Agencja ma umożliwiać rozwój europejskiego systemu zarządzania ruchem kolejowym (ERTMS) i powinna korzystać z wiedzy agencji krajowych, a także określić charakter współpracy z tymi ostatnimi.

Jednocześnie sprawozdawczyni wprowadziła szereg poprawek mających na celu zwiększenie – w przejrzysty sposób – pewności prawnej, mającej wpływ na sektor, oraz wsparcie inwestycji i przedsiębiorczości. Dlatego proponuje ona wprowadzenie jednej wspólnej operacji zarówno w odniesieniu do pociągów, jak i taboru, oraz rozszerzenie jej zasięgu na certyfikację instalacji stałych, które – z wyłączeniem podsystemów sterowania – nadal podlegają przepisom dyrektywy 2008/57/WE. Kolejna proponowana nowość to stworzenie europejskiego rejestru pojazdów. Agencje krajowe w ciągu 2 lat prześlą swoje dane do rejestru.

Kilkadziesiąt organizacji dostarczyło sprawozdawczyni dane, które zostały wykorzystane. O ile istnieje zgoda odnośnie do wspólnej oceny, to proponowane rozwiązania często są rozbieżne.

ZAŁĄCZNIK: PISMO KOMISJI PRAWNEJ

Nr ref.: D(2013)65090

Pan Brian SIMPSON
Przewodniczący Komisji Transportu i Turystyki
ASP 13G306
Bruksela

Przedmiot: Wniosek dotyczący dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie interoperacyjności systemu kolei w Unii Europejskiej (wersja przekształcona) (COM(2013)0030 – C7-0027/2013 – 2013/0015(COD))

Szanowny Panie Przewodniczący!

Komisja Prawna, której mam zaszczyt przewodniczyć, zgodnie art. 87 Regulaminu wprowadzonym do Regulaminu Parlamentu Europejskiego rozpatrzyła wymieniony wyżej wniosek dotyczący przekształcenia.

Ustęp 3 tego artykułu brzmi następująco:

„Jeżeli komisja właściwa w kwestiach prawnych uzna, że wniosek nie wnosi zmian merytorycznych innych niż te, które we wniosku określono jako takie, informuje o tym komisję przedmiotowo właściwą.

W takim przypadku, poza poprawkami spełniającymi warunki przewidziane w art. 156 i 157, komisja przedmiotowo właściwa dopuszcza wyłącznie poprawki dotyczące części wniosku zawierających zmiany.

Jeżeli jednak, zgodnie z pkt 8 porozumienia międzyinstytucjonalnego, właściwa komisja zamierza także złożyć poprawki do ujednoliconych fragmentów wniosku, powiadamia ona niezwłocznie o tym zamiarze Radę i Komisję, zaś Komisja powinna poinformować komisję, przed głosowaniem zgodnie z art. 54, o swoim stanowisku w sprawie poprawek i o tym, czy zamierza wycofać wniosek dotyczący przekształcenia.”

W związku z opinią Wydziału Prawnego, którego przedstawiciele uczestniczyli w posiedzeniach konsultacyjnej grupy roboczej analizującej wniosek dotyczący przekształcenia, oraz zgodnie z zaleceniami sprawozdawcy, Komisja Prawna uznaje, że przedmiotowy wniosek nie zawiera żadnych zmian merytorycznych innych niż te, które określono w nim jako takie, oraz że jeżeli chodzi o ujednoczenie niezmienionych przepisów wcześniejszych aktów z tymi zmianami, wniosek ogranicza się do ściśle pojętego ujednoczenia istniejących tekstów, bez zmian o charakterze merytorycznym.

Co więcej, zgodnie z art. 86 ust. 2 i art. 86 ust. 3 Komisja Prawna uznała techniczne dostosowania zaproponowane w opinii wyżej wspomnianej grupy roboczej za konieczne do zapewnienia zgodności wniosku z zasadami dotyczącymi przekształcenia.

Podsumowując, po przedyskutowaniu sprawy na posiedzeniu w dniu 16 grudnia 2013 r. Komisja Prawna jednogłośnie¹ zaleca, by Komisja Transportu i Turystyki, będąca komisją właściwą, przystąpiła do rozpatrywania rzeczzonego wniosku zgodnie z art. 87.

Z poważaniem

Klaus-Heiner LEHNE

Załącznik: Opinia konsultacyjnej grupy roboczej.

¹ Obecni byli następujący posłowie: Françoise Castex (wiceprzewodnicząca), Christian Engström, Marielle Gallo, Giuseppe Gargani, Klaus-Heiner Lehne (przewodniczący), Bernhard Rapkay, Evelyn Regner (wiceprzewodnicząca), Francesco Enrico Speroni, Dimitar Stoyanov, Rebecca Taylor, Alexandra Thein, Tadeusz Zwiefka.

**ZAŁĄCZNIK: OPINIA KONSULTACYJNEJ GRUPY ROBOCZEJ SŁUŻB
PRAWNYCH PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO, RADY I KOMISJI**



KONSULTACYJNA GRUPA ROBOCZA
SŁUŻB PRAWNYCH

Załącznik

Bruksela, dnia 26 listopada 2013 r.

OPINIA

**PRZEZNACZONA DLA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO
RADY
KOMISJI**

**Wniosek dotyczący dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie
interoperacyjności systemu kolei w Unii Europejskiej
COM(2013)0030 z dnia 30.1.2013 r. – 2013/0015(COD)**

Mając na uwadze Porozumienie międzyinstytucjonalne z dnia 28 listopada 2001 r. w sprawie bardziej uporządkowanego wykorzystania techniki przekształcania aktów prawnych, a w szczególności jego pkt 9, konsultacyjna grupa robocza, złożona z odpowiednich służb prawnych Parlamentu Europejskiego, Rady i Komisji, odbyła posiedzenie w dniu 21 lutego 2013 r. w celu rozpatrzenia między innymi wyżej wymienionego wniosku przedstawionego przez Komisję.

Na tym posiedzeniu¹ konsultacyjna grupa robocza rozpatrzyła przedmiotowy wniosek dotyczący dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady przekształcającej dyrektywę 2008/57/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 17 czerwca 2008 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei w Unii Europejskiej, uznając jednomyślnie, co następuje:

1) w odniesieniu do uzasadnienia, aby zostało ono sporządzone z pełnym poszanowaniem właściwych wymogów określonych w porozumieniu międzyinstytucjonalnym, w dokumencie takim należało precyzyjnie wskazać, które postanowienia wcześniejszego aktu pozostają niezmienione we wniosku, zgodnie z pkt. 6 lit.

¹ Konsultacyjna grupa robocza miała do dyspozycji angielską, francuską i niemiecką wersję językową wniosku i pracowała w oparciu o wersję angielską, stanowiącą źródłową wersję językową omawianego tekstu.

a) ppkt (iii) porozumienia;

2) we wniosku w sprawie przekształcenia należało zaznaczyć następujące proponowane zmiany szarym tłem używanym zazwyczaj do zaznaczania merytorycznych zmian:

- w pierwszym motywie zastąpienie istniejącego odniesienia do art. 156 Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Europejską odniesieniem do art. 170 i art. 171 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej;
- w początkowym sformułowaniu w art. 4 ust. 4 skreślenie słów „W zakresie niezbędnym do osiągnięcia celów, o których mowa w art. 1”;
- w artykule 9 ust. 1 dodanie słów „za interoperacyjne”;
- w art. 54 ust. 3 skreślenie istniejącego odniesienia do Rozdziału IV.

3) w art. 44 ust. 1 lit. b) wyrażenie „o której mowa w ust. 3” należy zmienić na „o której mowa w ust. 2”.

W rezultacie, po analizie wniosku, konsultacyjna grupa robocza stwierdziła jednogłośnie, że wniosek nie wprowadza żadnych zmian merytorycznych poza tymi, które są zaznaczone jako takie we wniosku lub w niniejszej opinii. Grupa robocza stwierdziła ponadto, że w odniesieniu do ujednoczenia niezmienionych przepisów wcześniejszego aktu prawnego z tymi zasadniczymi zmianami wniosek zawiera zwykle ujednoczenie istniejącego tekstu, bez zmian merytorycznych.

F. DREXLER
Dyr. Gen. Wydziału Prawnego

H. LEGAL
Dyr. Gen. Wydziału prawnego

L. ROMERO REQUENA
Dyrektor generalny

16.10.2013

OPINIA KOMISJI ROZWOJU REGIONALNEGO

dla Komisji Transportu i Turystyki

w sprawie wniosku dotyczącego dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie interoperacyjności systemu kolei w Unii Europejskiej (wersja przekształcona)
(COM(2013)0030 – C7-0027/2013 – 2013/0015(COD))

Sprawozdawczyni komisji opiniodawczej: Marie-Thérèse Sanchez-Schmid

ZWIĘZŁE UZASADNIENIE

Wprowadzenie:

Sektor przewozów kolejowych jest aktualnie dotknięty kryzysem w licznych państwach członkowskich, podczas gdy zapotrzebowanie na transport towarów i osób stale wzrasta oraz gdy wyzwania w obszarze środowiska i energetyki zmuszają Europę do opracowania trwałych rozwiązań transportowych. Skąd ta negatywna tendencja? Pociąg kosztuje zbyt drogo i nie dysponuje wystarczająco rozwiniętą siecią kolejową, by osiągnąć przewagę nad bezpośrednimi konkurentami: samochodem, statkiem czy samolotem.

Dnia 30 stycznia 2013 roku Komisja Europejska przedstawiła zatem czwarty pakiet kolejowy, którego celem jest utworzenie jednolitego europejskiego obszaru kolejowego, tym samym zwiększając konkurencję i obniżając koszty transportu kolejowego.

Wpływ tych reform na państwa członkowskie, regiony, samorządy lokalne, podmioty działające na rynku kolejowym, użytkowników i obywateli Unii będzie ogromny, a powołana Komisja REGI, właściwa dla oceny wpływu innych polityk unijnych na spójność ekonomiczną, społeczną i terytorialną Europy, udzieliła wyczerpującej odpowiedzi na temat reform.

Celem przekształcenia dyrektywy w sprawie interoperacyjności systemu kolei w Unii Europejskiej jest ograniczenie fragmentaryzacji i kosztów dopuszczenia do obrotu pojazdów i urządzeń. Powyższe propozycje pozwolą na zwiększenie interoperacyjności kolei na poziomie UE przy zachowaniu wysokiego poziomu bezpieczeństwa.

Uproszczenie procedur i harmonizacja techniczna stanowią warunek wstępny niezbędny do ustanowienia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego i do otwarcia na konkurencję

sektora kolejowego. Interoperacyjność jest również warunkiem sine qua non poprawy transgranicznego transportu kolejowego, niezbędnego dla spójności terytorialnej Unii.

W rzeczywistości systemy kolejowe różnych państw wciąż noszą piętno wojennej historii Europy. Zostały one zaprojektowane celowo w sposób różnorodny, aby chronić gospodarkę narodową, a przede wszystkim terytorium narodowe, przed wszelkimi inwazjami obcych wojsk.

Według Komisji Europejskiej w chwili obecnej istnieje ponad 11 000 przepisów technicznych i zasad bezpieczeństwa narodowego w UE. Europejska Agencja Kolejowa (Agencja) ma obecnie odpowiedzialność prawną: odpowiada za opracowanie minimalnych standardów interoperacyjności celem uproszczenia gąszczu przepisów krajowych oraz umożliwienia bezpiecznego i nieprzerwanego przejazdu pociągów.

Zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji pojazdów wydawane jest przez każdy krajowy organ ds. bezpieczeństwa na terytorium swojego kraju. Rozbieżności w sposobie prowadzenia przez organy procedur dotyczących zezwolenia na dopuszczenie pojazdów do eksploatacji oraz przyznawania certyfikatów bezpieczeństwa są duże. Procedura jest często długotrwała i kosztowna.

Dostępne dane pokazują, że koszty związane z procedurami dotyczącymi zezwolenia na dopuszczenie pojazdów do eksploatacji sięgają aż 10 % wartości pojazdów w każdym kraju. Kiedy są one używane w trzech państwach członkowskich, całkowite koszty mogą osiągnąć około 30 %.

Wniosek Komisji Europejskiej został uznany za „rewolucyjny”. Komisja wnioskuje, by uchylić pojęcie zezwolenia na „dopuszczenie pojazdu do eksploatacji” na rzecz pojęcia „wprowadzenie pojazdu do obrotu” oraz pozostawić przedsiębiorstwu kolejowemu odpowiedzialność za dopuszczenie pojazdu do eksploatacji i przejazd pociągu.

Inne rozwiązanie: Komisja wnioskuje o udzielenie Agencji odpowiedzialności „operacyjnej” obok odpowiedzialności „prawnej”: wtedy Agencja wydawałaby „zezwolenia na wprowadzenie pojazdu do obrotu” po zebraniu certyfikatów zgodności urządzeń.

Propozycje poprawek:

Sprawozdawczyni z zadowoleniem przyjmuje wnioski Komisji Europejskiej, których celem jest uproszczenie procedur dla wnioskodawców oraz prawdziwe europejskie podejście do certyfikacji pojazdów.

Zaproponowane zmiany dotyczą zezwolenia na „wprowadzenie pojazdu do obrotu” wydanego przez Agencję, które będzie ważne w całej Europie. To zezwolenie ma na celu zawyżenie zdolności Agencji do zastąpienia 27 krajowych organów ds. bezpieczeństwa, do zrozumienia wszystkich przepisów krajowych, które jeszcze istnieją, i do dokonania niezbędnych weryfikacji.

Co więcej, koszty i odpowiedzialność za dopuszczenie pojazdu do eksploatacji spoczywające na przedsiębiorstwach kolejowych byłyby zbyt duże i mogłyby zniechęcić nowe podmioty na

rynku.

Proponowana architektura: Poprawki oparte są w znacznym stopniu na znalezionym przez Radę, dnia 10 czerwca bieżącego roku, kompromisie, który umożliwia równowagę między arbitrażem europejskim i krajowymi ekspertyzami. W taki sposób Agencja staje się punktem kompleksowej obsługi dla wszelkiego rodzaju zezwoleń dla pojazdów. Wnioskodawca musi określić w swoim wniosku „strefy użytkowania” pojazdu. Agencja dokonuje weryfikacji zgodności TSI i przekazuje do krajowych organów ds. bezpieczeństwa „strefy użytkowania” wnioski o weryfikację zgodności technicznej z przepisami krajowymi.

Władze mają miesiąc czasu na zażądanie przedstawienia im dodatkowych dokumentów oraz maksymalnie 4 miesiące na zbadanie i rozpatrzenie sprawy. Następnie Agencja wydaje decyzję, w zależności od opinii krajowych organów ds. bezpieczeństwa.

W razie konfliktu Izba Odwoławcza jest organem właściwym dla rozstrzygnięcia między Agencją a krajowymi organami ds. bezpieczeństwa.

Pozostałe zmiany: Sprawozdawczynie proponuje również utworzenie europejskiego rejestru pojazdów, zamiast utrzymywania 27 rejestrów krajowych. Wyjaśniono również, że jedynie „znaczące” zmiany dotyczące pojazdów nakładają obowiązek otrzymania nowego zezwolenia. Analiza kosztów i korzyści z nowej TSI musi zostać wnikliwie oceniona.

Części zamienne powinny stać się również przedmiotem ujednolicenia w celu usprawnienia rynku europejskiego. Na koniec Agencja musi zachować kontrolę nad europejskim systemem zarządzania ruchem kolejowym ERTMS, aby zapewnić koordynację nad wprowadzeniem tego systemu w całej Europie.

Na koniec ważnym nowatorskim rozwiązaniem jest możliwość rozszerzenia „strefy użytkowania” aż po najbliższy dworzec transgraniczny bez ustanawiania nowych procedur, o ile systemy kolei są podobne.

Terminy przejściowe: Wobec zakresu prac adaptacyjnych, jakie muszą wykonać EAK i krajowe organy ds. bezpieczeństwa, proponuje się wydłużyć termin przejściowy z dwóch na trzy lata. Niemniej jednak, po upływie dwóch lat, Komisja jest zobowiązana do sporządzenia dla Parlamentu Europejskiego i dla Rady raportu z poczynionych przez Agencję postępów w wypełnianiu jej nowych kompetencji.

POPRAWKI

Komisja Rozwoju Regionalnego wzywa Komisję Transportu i Turystyki, jako komisję przedmiotowo właściwą do uwzględnienia w swoim sprawozdaniu następujących poprawek:

Poprawka 1

Wniosek dotyczący dyrektywy Umocowanie 1

Tekst proponowany przez Komisję

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 91 ust. 1, art. 170 i **art. 171**,

Poprawka

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. **4 ust. 2 lit. c)**, **art. 91** ust. 1, art. 170 i art. 171,

Poprawka 2

Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 2

Tekst proponowany przez Komisję

(2) Celem umożliwienia obywatelom Unii, podmiotom gospodarczym oraz władzom regionalnym i lokalnym pełnego uczestnictwa w korzyściach wynikających z ustanowienia obszaru bez granic wewnętrznych właściwe jest, w szczególności, poprawienie powiązań wzajemnych oraz interoperacyjności krajowych sieci kolejowych, jak również dostępu do nich, wprowadzając w życie wszelkie środki, które mogą być niezbędne w obszarze normalizacji technicznej.

Poprawka

(2) Celem umożliwienia obywatelom Unii, podmiotom gospodarczym oraz władzom regionalnym i lokalnym pełnego uczestnictwa w korzyściach wynikających z ustanowienia obszaru bez granic wewnętrznych **oraz realizacji celów spójności terytorialnej** właściwe jest, w szczególności, poprawienie powiązań wzajemnych oraz interoperacyjności krajowych sieci kolejowych, jak również dostępu do nich, wprowadzając w życie wszelkie środki, które mogą być niezbędne w obszarze normalizacji technicznej.

Poprawka 3

Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 14

Tekst proponowany przez Komisję

(14) Z powodów bezpieczeństwa konieczne jest przydzielanie kodu identyfikacyjnego każdemu z pojazdów dopuszczonych do eksploatacji. Pojazdy

Poprawka

(14) Z powodów bezpieczeństwa konieczne jest przydzielanie kodu identyfikacyjnego każdemu z pojazdów dopuszczonych do eksploatacji. Pojazdy

takie będą wtedy wprowadzane do **krajowego** rejestru pojazdów. **Rejestry powinny być dostępne w celu zasięgnięcia informacji dla wszystkich państw członkowskich i dla określonych podmiotów gospodarczych w ramach Unii . Krajowe rejestry pojazdów powinny być spójne co do formatu danych. Dlatego też rejestry powinny być objęte wspólnymi specyfikacjami eksploatacyjnymi i technicznymi.**

Poprawka 4

Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 14

Tekst proponowany przez Komisję

(14) Z powodów bezpieczeństwa konieczne jest przydzielanie kodu identyfikacyjnego każdemu z pojazdów dopuszczonych do eksploatacji. Pojazdy takie będą wtedy wprowadzane do **krajowego** rejestru pojazdów. **Rejestry powinny być dostępne** w celu zasięgnięcia informacji **dla wszystkich państw członkowskich i dla określonych podmiotów gospodarczych** w ramach Unii . **Krajowe rejestry pojazdów powinny być spójne co do formatu danych. Dlatego też rejestry powinny być objęte wspólnymi specyfikacjami eksploatacyjnymi i technicznymi.**

Poprawka 5

Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 1 – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję

1. Niniejszą dyrektywą ustanawia się warunki, które mają być spełnione w celu osiągnięcia interoperacyjności systemu kolei Unii w sposób zgodny z przepisami

takie będą wtedy wprowadzane do **europejskiego** rejestru pojazdów. **Rejestr powinien być publiczny.**

Poprawka

(14) Z powodów bezpieczeństwa konieczne jest przydzielanie kodu identyfikacyjnego każdemu z pojazdów dopuszczonych do eksploatacji. Pojazdy takie będą wtedy wprowadzane do **europejskiego** rejestru pojazdów. **Rejestr powinien być dostępny** w celu zasięgnięcia informacji w ramach Unii.

Poprawka

1. Niniejszą dyrektywą ustanawia się warunki, które mają być spełnione w celu osiągnięcia interoperacyjności systemu kolei Unii w sposób zgodny z przepisami

dyrektywy [.../... w sprawie bezpieczeństwa systemu kolei w Unii] . Warunki te dotyczą projektowania, budowy, dopuszczenia do eksploatacji, modernizacji, odnowienia, eksploatacji i utrzymania części tego systemu, a także kwalifikacji zawodowych, wymagań zdrowotnych i dotyczących bezpieczeństwa dla personelu mającego udział w jego eksploatacji i utrzymaniu.

dyrektywy [.../... w sprawie bezpieczeństwa systemu kolei w Unii] . Warunki te dotyczą projektowania, budowy, dopuszczenia do eksploatacji, modernizacji, odnowienia, eksploatacji i utrzymania części tego systemu, a także kwalifikacji zawodowych, wymagań zdrowotnych i dotyczących bezpieczeństwa dla personelu mającego udział w jego eksploatacji i utrzymaniu.

Dążenie do tego celu musi prowadzić do określenia optymalnego poziomu harmonizacji technicznej oraz do umożliwienia wspierania stopniowego tworzenia rynku wewnętrznego urzędzeń i usług na potrzeby budowy, odnowy, modernizacji i eksploatacji systemu kolei w Unii.

Uzasadnienie

Cele przedstawione w dyrektywie w sprawie interoperacyjności (obecne art. 1 ust. 2 lit. b)) powinny zostać zachowane, ponieważ wydają ogólne wytyczne dyrektywy (optymalny poziom harmonizacji technicznej i stopniowe tworzenie rynku wewnętrznego urzędzeń, usług i eksploatacji).

Poprawka 6

Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 1 – ustęp 3 – litera b

Tekst proponowany przez Komisję

b) sieci, które są **funkcjonalnie wyodrębnione z systemu kolejowego i** przeznaczone są tylko na potrzeby pasażerskich przewozów lokalnych, miejskich lub podmiejskich, a także przedsiębiorstw kolejowych prowadzących działalność wyłącznie w obrębie tych sieci.

Poprawka

b) sieci, które są przeznaczone są tylko na potrzeby pasażerskich przewozów lokalnych, miejskich lub podmiejskich, a także przedsiębiorstw kolejowych prowadzących działalność wyłącznie w obrębie tych sieci.

Uzasadnienie

Wymóg „funkcjonalnego wyodrębnienia” jest niejasny. Opis „przeznaczone są tylko na potrzeby (...)” jest wystarczający, by jednoznacznie zidentyfikować linie kolejowe, które

powinny zostać wyłączone z zakresu obowiązywania dyrektywy.

Poprawka 7

Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 2 – ustęp 1 – punkt 2

Tekst proponowany przez Komisję

2) „interoperacyjność” oznacza zdolność systemu kolei do zapewnienia bezpiecznego i nieprzerwanego przejazdu pociągów spełniających wymagany stopień wydajności tych linii.

Poprawka

2) „interoperacyjność” oznacza zdolność systemu kolei do zapewnienia bezpiecznego i nieprzerwanego przejazdu pociągów spełniających wymagany stopień wydajności tych linii. **Zdolność ta zależy od warunków prawnych, technicznych oraz operacyjnych, które muszą być spełnione celem spełnienia zasadniczych wymagań;**

Uzasadnienie

Niniejsze zdanie obecne w istniejących europejskich ramach prawnych jest niezbędne dla przejrzystości.

Poprawka 8

Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 2 – ustęp 1 – punkt 12

Tekst proponowany przez Komisję

12) „modernizacja” oznacza wszelkie prace modyfikacyjne prowadzone w podsystemie lub jego części, **skutkujące zmianą dokumentacji technicznej dołączonej do deklaracji weryfikacji WE, o ile taka dokumentacja techniczna istnieje**, i poprawiające całkowite osiągi podsystemu;

Poprawka

12)) „modernizacja” oznacza wszelkie **większe** prace modyfikacyjne prowadzone w podsystemie lub jego części, **pojazdu lub jego części**, i poprawiające całkowite osiągi podsystemu; **każde TSI określają „większe” modyfikacje dla podsystemów lub pojazdu, którego to dotyczy;**

Uzasadnienie

W celu uniknięcia konieczności sporządzenia nowej deklaracji WE do każdej modyfikacji (dokonano licznych drobnych modyfikacji niemających wpływu na dane techniczne), kryterium „większe” powinno zostać wyjaśnione w TSI w celu sporządzenia nowej deklaracji WE.

Poprawka 9

Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 2 – ustęp 1 – punkt 13

Tekst proponowany przez Komisję

13) „odnowienie” oznacza wszelkie prace wymienne w podsystemie lub jego części, niezmieniające całkowitych *osiągów* podsystemu;

Poprawka

13) „odnowienie” oznacza wszelkie **większe** prace wymienne w podsystemie lub **w pojeździe albo** jego części, niezmieniające całkowitych **osiągnięć** podsystemu **lub pojazdu; każde TSI ustanawia „większe” odnowienia dla podsystemów i pojazdu, którego to dotyczy;**

Poprawka 10

Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 2 – ustęp 1 – punkt 39 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

39a) „strefa użytkowania” to strefa użytkowania przewidzianego dla pojazdu, to znaczy sieci lub linii lub grupy sieci lub linii znajdujących się na terenie jednego lub kilku państw członkowskich, po których dany pojazd może się poruszać.

Poprawka 11

Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 4 – ustęp 4 – litera d

Tekst proponowany przez Komisję

d) określa składniki interoperacyjności oraz interfejsy, jakie muszą być objęte specyfikacjami europejskimi, w tym normami europejskimi, koniecznymi do osiągnięcia interoperacyjności w ramach systemu kolei;

Poprawka

d) określa składniki interoperacyjności oraz interfejsy, jakie muszą być objęte specyfikacjami europejskimi, w tym normami europejskimi, koniecznymi do osiągnięcia interoperacyjności w ramach systemu kolei; **zawiera to identyfikację kolejowych części zamiennych mogących**

zostać znormalizowanymi zgodnie z art. 41 rozporządzenia dotyczącego [Agencji Unii Europejskiej do spraw kolei i uchylającą rozporządzenie (WE) nr 881/2004.]

Uzasadnienie

Każde TSI powinno zawierać listę części zamiennych do ujednolicenia w celu utworzenia wewnętrznego rynku sprzętu kolejowego zgodnie z wnioskiem Komisji w art. 41 rozporządzenia w sprawie Agencji Unii Europejskiej do spraw kolei.

Poprawka 12

Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 5 – ustęp 2 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

2a. Opracowanie, przyjęcie i przegląd każdej TSI (w tym parametrów podstawowych) uwzględnia koszty i korzyści szacowane zarówno na podstawie wszelkich branych pod uwagę rozwiązań technicznych, jak i ich interfejsów, w taki sposób, aby ustalić i wdrożyć rozwiązania najbardziej stabilne. Państwa członkowskie biorą udział w tej ocenie, dostarczając niezbędnych danych.

Uzasadnienie

Niniejszy fragment aktualnej dyrektywy (załącznik I, 4.2) powinien zostać ponownie wprowadzony do tekstu, aby została wykonana ocena kosztów i korzyści szacowanych na podstawie wszelkich branych pod uwagę rozwiązań technicznych, dla każdej Technicznej Specyfikacji Interoperacyjności, w celu wdrożenia rozwiązań najbardziej stabilnych, zwłaszcza na korzyść władz lokalnych lub regionalnych.

Poprawka 13

Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 6 – ustęp 3 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

3a. Członek sieci organów

reprezentacyjnych może działać w charakterze wnioskodawcy w celu zebrania opinii o brakach w TSI poprzez Komisję. Komisja informuje wnioskodawcę o swojej decyzji i uzasadnia swoją ewentualną odmowę.

Uzasadnienie

Podmioty sektora kolejowego często jako pierwsze naprawiają problemy TSI, powinny zatem mieć możliwość składania do Komisji wniosków o zebranie opinii o rozpoznanych brakach w TSI.

Poprawka 14

Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 15 – ustęp 2

Tekst proponowany przez Komisję

2. Zadania notyfikowanej jednostki oceniającej zgodność odpowiedzialnej za weryfikację WE podsystemu rozpoczynają się na etapie projektu i obejmują cały okres budowy, poprzez etap akceptacji, aż do dopuszczenia podsystemu do eksploatacji. **Mogą one obejmować** również weryfikację interfejsów danego podsystemu z systemem, do którego zostaje on włączany, w oparciu o informacje dostępne w odpowiednich TSI oraz w rejestrach przewidzianych w art. 44 i 45

Poprawka

2. Zadania notyfikowanej jednostki oceniającej zgodność odpowiedzialnej za weryfikację WE podsystemu rozpoczynają się na etapie projektu i obejmują cały okres budowy, poprzez etap akceptacji, aż do dopuszczenia podsystemu do eksploatacji. **Obejmują one** również weryfikację interfejsów danego podsystemu z systemem, do którego zostaje on włączany, w oparciu o informacje dostępne w odpowiednich TSI oraz w rejestrach przewidzianych w art. 44 i 45.

Uzasadnienie

Istotne jest, aby interfejsy zostały również objęte, jak to jest w przypadku obecnej dyrektywy.

Poprawka 15

Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 18 – ustęp 2 – akapit pierwszy

Tekst proponowany przez Komisję

Każdy krajowy organ ds. bezpieczeństwa zezwala na dopuszczenie do eksploatacji

Poprawka

Każdy krajowy organ ds. bezpieczeństwa zezwala na dopuszczenie do eksploatacji

podsystemów „energia” i „infrastruktura”, które znajdują się lub są eksploatowane na terytorium jego państwa członkowskiego.

podsystemów „energia” i „infrastruktura”, które znajdują się lub są eksploatowane na terytorium jego państwa członkowskiego.

Dla instalacji przytorowych europejskiego systemu zarządzania ruchem kolejowym (ERTMS), krajowy organ ds.

bezpieczeństwa konsultuje się z

Europejską Agencją Kolejową, która jest organem decyzyjnym w tej kwestii. Dla pozostałych stałych instalacji krajowy organ ds. bezpieczeństwa jest organem decyzyjnym.

Uzasadnienie

Jest to bezpośrednio odniesienie do „instalacji przytorowej ERTMS”. Każdy krajowy organ ds. bezpieczeństwa powinien udzielić zezwolenia na wprowadzenie do obrotu wszelkich stałych instalacji krajowych. Agencja powinna udzielić zezwoleń dotyczących instalacji przytorowych ERTMS w celu zagwarantowania skoordynowanych działań ERTMS.

Poprawka 16

Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 20 – ustęp 1 b (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Ib. Zezwolenie na wprowadzenie pojazdu do obrotu wydaje się w oparciu o dokumentację dotyczącą pojazdu lub typu pojazdu wyprodukowanego przez wnioskodawcę, zawierającą dokumenty stanowiące dowód:

a) wprowadzenia do obrotu podsystemów ruchomych wchodzących w skład pojazdu zgodnie z art. 19;

b) technicznej zgodności podsystemów, o których mowa w lit. a), w obrębie pojazdu, stwierdzonej w oparciu o właściwe TSI, przepisy krajowe i rejestry;

c) bezpiecznej integracji podsystemów, o których mowa w lit. a), w obrębie pojazdu, stwierdzonej w oparciu o odpowiednie TSI, przepisy krajowe, a także wspólne metody oceny bezpieczeństwa określone w art. 6 dyrektywy .../... [w sprawie

bezpieczeństwa systemu kolei w Unii].

d) bezpiecznej integracji podsystemów, o których mowa w lit. a), w obrębie pojazdu, stwierdzonej w oparciu o odpowiednie TSI, przepisy krajowe, a także wspólne metody oceny bezpieczeństwa określone w art. 6 dyrektywy .../... [w sprawie bezpieczeństwa systemu kolei w Unii].

Za każdym razem kiedy niezbędne są testy do otrzymania dowodu technicznej zgodności pojazdu, o którym mowa w ust. 1b lit. b) i ust. 1b lit. d), krajowe organy ds. bezpieczeństwa mogą wydać wnioskodawcy zezwolenia tymczasowe w celu eksploatacji pojazdu dla praktycznej weryfikacji w sieci. Zarządca infrastruktury, w porozumieniu z wnioskodawcą, dokłada wszelkich starań w celu zapewnienia, że testy miały miejsce w okresie trzech miesięcy od momentu złożenia wniosku. W odpowiednich przypadkach krajowy organ ds. bezpieczeństwa podejmie środki w celu przeprowadzenia odpowiednich testów w terminie.

Poprawka 17

Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 20 – ustęp 2

Tekst proponowany przez Komisję

2. Agencja wydaje decyzje w sprawie udzielenia zezwoleń na wprowadzenie pojazdu do obrotu. **Zezwolenia te potwierdzają wartości parametrów istotnych dla sprawdzenia technicznej zgodności między pojazdem i stałymi instalacjami określonej w TSI.** Zezwolenie na wprowadzenie pojazdu do obrotu zawiera również informacje na temat zgodności pojazdu z właściwymi TSI oraz zbiorami przepisów krajowych, w odniesieniu do tych parametrów.

Poprawka

2. Agencja wydaje decyzje w sprawie udzielenia zezwoleń na wprowadzenie pojazdu do obrotu. Zezwolenie zawiera:

a) zezwolenie na wprowadzenie do obrotu. Zezwolenie to jest ważne we wszystkich państwach członkowskich i umożliwia dokonywanie transakcji handlowych w całej Europie.

b) zezwolenie na eksploatację pojazdów w strefie, o której mowa w ustępie 1a. Zezwolenia te potwierdzają wartości parametrów istotnych dla sprawdzenia technicznej zgodności między pojazdem i stałymi instalacjami określonej w TSI dla strefy, której to dotyczy. Zezwolenie na wprowadzenie pojazdu do obrotu zawiera również informacje na temat zgodności pojazdu z właściwymi TSI oraz zbiorami przepisów krajowych, w odniesieniu do tych parametrów.

c) warunki użytkowania pojazdu i inne ograniczenia.

Poprawka 18

Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 20 – ustęp 2 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

2a. W celu wydania zezwolenia, Agencja powinna:

a) ocenić części dokumentacji określone w ust. 1b lit. a), b) i c) w celu weryfikacji kompletności, stosowności i spójności dokumentacji w stosunku do stosownych TSI;

b) zasięgnąć opinii krajowych organów ds. bezpieczeństwa, których to dotyczy przez przewidzianą strefę użytkowania w stosunku do ust. 1b lit. d), aby ocenić dokumentację w celu weryfikacji kompletności, stosowności i spójności w stosunku do ust. 1b lit. a), b) i c) w zakresie stosownych przepisów krajowych.

W ramach powyższej oceny i w przypadku uzasadnionych wątpliwości, Agencja lub krajowe organy ds. bezpieczeństwa mogą

żądać przeprowadzenia testów w danej sieci. Aby ułatwić testy, krajowe organy ds. bezpieczeństwa, których to dotyczy, mogą wydać wnioskodawcy tymczasowe zezwolenia na eksploatację pojazdu w testach w danej sieci. Zarządca infrastruktury dokłada wszelkich starań w celu zapewnienia, że takie testy miały miejsce w okresie trzech miesięcy od momentu złożenia wniosku przez Agencję lub krajowe organy ds. bezpieczeństwa.

Poprawka 19

**Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 20 – ustęp 2 b (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

2b. W miesiącu następującym po otrzymaniu wniosku Agencja powinna poinformować wnioskodawcę, że złożona przez niego dokumentacja jest kompletna lub poprosić wnioskodawcę o istotne informacje uzupełniające w rozsądnym czasie. Co się tyczy kompletności, stosowności i spójności dokumentacji, Agencja może również ocenić części określone w ust. 1b lit. d).

Poprawka 20

**Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 20 – ustęp 2 c (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

2c. Agencja bierze pod uwagę ewaluację na mocy przepisów ust. 2a, zanim podejmie decyzję o wydaniu zezwolenia na wprowadzenie pojazdu do obrotu. Agencja powinna wydać zezwolenie na wprowadzenie do obrotu lub powiadomić wnioskodawcę o decyzji odmownej, podając jej powody w określonym wcześniej czasie, oraz, w każdym

przypadku, w ciągu czterech miesięcy od otrzymania wszelkich stosownych informacji.

Poprawka 21

**Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 20 – ustęp 2 d (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

2d. Agencja ponosi całkowitą odpowiedzialność za wydawane zezwolenia. Z tego tytułu, w przypadku dochodzenia sądowego dotyczącego Agencji lub jej pracowników, Agencja powinna w pełni współpracować z właściwymi organami państw członkowskich, których to dotyczy.

Poprawka 22

**Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 20 –ustęp 2 e (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

2e. W przypadku gdy Agencja nie zgadza się z negatywną oceną przeprowadzoną przez jeden lub kilka organów krajowych ds. bezpieczeństwa, zgodnie z ust. 2a lit. b), informuje o tym wymieniony organ lub wymienione organy, podając powody swojego sprzeciwu.

Agencja i organ lub organy krajowe ds. bezpieczeństwa współpracują ze sobą w celu uzyskania oceny akceptowalnej przez obie strony. W razie konieczności, jeśli Agencja i organ lub organy krajowe ds. bezpieczeństwa podejmą taką decyzję, do procesu tego może zostać włączony również wnioskodawca. Jeśli żadna ocena akceptowalna przez strony nie zostanie opracowana w ciągu dwóch tygodni po powiadomieniu przez Agencję o

sprzeciwie organu lub organów krajowych ds. bezpieczeństwa, Agencja wydaje ostateczną decyzję, chyba że organ lub organy krajowe ds. bezpieczeństwa odesłały sprawę do Izby Odwoławczej do rozstrzygnięcia przez arbitraż na mocy art. 51 rozporządzenia (UE) nr ... / ... [rozporządzenie ustanawiające Agencję]. Izba Odwoławcza decyduje o zatwierdzeniu projektu decyzji Agencji w ciągu dwóch tygodni po złożeniu wniosku organu lub organów krajowych ds. bezpieczeństwa.

Kiedy Izba Odwoławcza podzieliła zdanie Agencji, Agencja może podjąć decyzję bezzwłocznie.

Kiedy Izba Odwoławcza zgadza się z negatywną oceną organów krajowych ds. bezpieczeństwa, Agencja wydaje zezwolenie na pewien obszar wykorzystania, wyłączając z niego części sieci, które zostały negatywnie ocenione.

W przypadku gdy Agencja nie zgadza się z negatywną oceną przeprowadzoną przez jeden lub kilka organów krajowych ds. bezpieczeństwa, zgodnie z ust. 2a lit. b), informuje o tym wymieniony organ lub wymienione organy, podając powody swojego sprzeciwu. Agencja i organ lub organy krajowe ds. bezpieczeństwa współpracują ze sobą w celu uzyskania oceny akceptowalnej przez obie strony. W razie konieczności, jeśli Agencja i organ lub organy krajowe ds. bezpieczeństwa podejmą taką decyzję, do procesu tego może zostać włączony również wnioskodawca. Jeśli żadna ocena akceptowalna przez strony nie zostanie opracowana w ciągu dwóch tygodni po powiadomieniu przez Agencję o sprzeciwie organu lub organów krajowych ds. bezpieczeństwa, Agencja wydaje ostateczną decyzję.

Poprawka 23

Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 20 – ustęp 4

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

4. Zezwolenie na wprowadzenie pojazdu do obrotu wydaje się w oparciu o dokumentację dotyczącą pojazdu lub typu pojazdu wyprodukowanego przez wnioskodawcę, zawierającą dokumenty stanowiące dowód:

skreślony

i) wprowadzenia do obrotu podsystemów ruchomych wchodzących w skład pojazdu zgodnie z art. 19;

j) technicznej zgodności podsystemów, o których mowa w lit. a), w obrębie pojazdu, stwierdzonej w oparciu o właściwe TSI, przepisy krajowe i rejestry;

k) bezpiecznej integracji podsystemów, o których mowa w lit. a), w obrębie pojazdu, stwierdzonej w oparciu o odpowiednie TSI, przepisy krajowe, a także wspólne metody oceny bezpieczeństwa określone w art. 6 dyrektywy .../... [w sprawie bezpieczeństwa systemu kolei w Unii].

Poprawka 24

Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 20 – ustęp 5 – akapit pierwszy

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Agencja podejmuje decyzje, o których mowa w ust. 2, w z góry określonym, rozsądnym terminie, a w każdym razie w terminie czterech miesięcy od otrzymania wszystkich istotnych informacji.

Zezwolenia te są ważne we wszystkich państwach członkowskich.

Agencja podejmuje decyzje, o których mowa w ust. 2, w z góry określonym, rozsądnym terminie, a w każdym razie w terminie czterech miesięcy od otrzymania wszystkich istotnych informacji **i w terminie pięciu miesięcy w przypadku odwołania się.**

Poprawka 25

Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 20 – ustęp 5 – akapit drugi

Tekst proponowany przez Komisję

Agencja wydaje szczegółowe wytyczne dotyczące sposobu uzyskania zezwolenia na wprowadzenie pojazdu do obrotu. Wytyczne dla wnioskodawców zawierające opis i wyjaśnienie wymogów dotyczących zezwolenia na wprowadzenie pojazdu do obrotu, a także wykaz wymaganych dokumentów udostępnia się wnioskodawcom bezpłatnie. Krajowe organy ds. bezpieczeństwa współpracują z Agencją przy rozpowszechnianiu tych informacji.

Poprawka

Agencja wydaje szczegółowe wytyczne dotyczące sposobu uzyskania zezwolenia na wprowadzenie pojazdu do obrotu. Wytyczne dla wnioskodawców zawierające opis i wyjaśnienie wymogów dotyczących zezwolenia na wprowadzenie pojazdu do obrotu, a także wykaz wymaganych dokumentów udostępnia się wnioskodawcom bezpłatnie. Krajowe organy ds. bezpieczeństwa współpracują z Agencją przy rozpowszechnianiu tych informacji.

Komisja ustanawia, najpóźniej dwa lata po wejściu w życie niniejszej dyrektywy, w postaci aktów wykonawczych, szczegółowe zasady dotyczące procedury autoryzacji, w tym:

- a) szczegółowe wytyczne dla wnioskodawców opisujące i wyjaśniające wymogi związane z zezwoleniem na wprowadzenie pojazdu do obrotu oraz listę wymaganych dokumentów;***
- b) rozwiązania proceduralne dla procesu autoryzacji, takie jak treść i terminy każdego etapu procesu;***
- c) kryteria oceny zgłoszonej dokumentacji;***

Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 48 ust. 3.

Poprawka 26

Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 20 – ustęp 6

Tekst proponowany przez Komisję

6. Agencja może wydawać zezwolenia na wprowadzenie pojazdu do obrotu dla serii pojazdów. Zezwolenia te są ważne we wszystkich państwach członkowskich.

Poprawka

6. Agencja może wydawać zezwolenia na wprowadzenie pojazdu do obrotu dla serii pojazdów. Zezwolenia te są ważne we wszystkich państwach członkowskich ***dla części dotyczących wprowadzenia do obrotu, i w całej strefie użytkowania, o której mowa w ust. 1a dla części dotyczącej użytkowania.***

Poprawka 27

**Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 20 – ustęp 6 a (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

6a. Wnioskodawca, w przypadku negatywnej odpowiedzi ze strony Agencji, może, w terminie jednego miesiąca od jej otrzymania, zwrócić się do Agencji o ponowne rozpatrzenia decyzji. Agencja ma miesiąc czasu od otrzymania odwołania na potwierdzenie lub uchylene decyzji.

Poprawka 28

**Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 20 – ustęp 8 – wprowadzenie**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

8. W przypadku odnowienia lub modernizacji istniejących pojazdów, dla których wydano już zezwolenie na wprowadzenie pojazdu do obrotu:

8. W przypadku ***znaczącego*** odnowienia lub modernizacji istniejących pojazdów, dla których wydano już zezwolenie na wprowadzenie pojazdu do obrotu, ***kiedy przewidziane prace mogą negatywnie oddziaływać na ogólny poziom bezpieczeństwa danego podsystemu; lub kiedy wymagają tego właściwe TSI:***

Poprawka 29

Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 20 – ustęp 8 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

8a. We wszystkich przypadkach zezwolenie jest również ważne, bez niezbędnego rozszerzenia strefy użytkowania, dla pojazdów eksploatowanych aż do dworców sąsiednich państw członkowskich o podobnych cechach sieci, gdy dworce te znajdują się blisko granicy, po konsultacji z organami krajowymi ds. bezpieczeństwa. Konsultacje te mogą odbywać się do każdego przypadku osobno lub mogą zostać określone w porozumieniu transgranicznym pomiędzy organami krajowymi ds. bezpieczeństwa.

Poprawka 30

Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 20 – ustęp 9 – akapit pierwszy

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Na wniosek wnioskodawcy zezwolenie na wprowadzenie pojazdu do obrotu może zawierać* wyraźne wskazanie sieci lub linii lub grup sieci lub linii, w których lub na których przedsiębiorstwo kolejowe może dopuścić taki pojazd do eksploatacji bez dalszych weryfikacji, kontroli lub badań dotyczących technicznej zgodności między pojazdem a tymi sieciami lub liniami. *W takim przypadku wnioskodawca załącza do swojego wniosku dowód technicznej zgodności pojazdu z danymi sieciami lub liniami.

Zezwolenie na wprowadzenie pojazdu do obrotu zawiera* wyraźne wskazanie sieci lub linii lub grup sieci lub linii, w których lub na których przedsiębiorstwo kolejowe może dopuścić taki pojazd do eksploatacji bez dalszych weryfikacji, kontroli lub badań dotyczących technicznej zgodności między pojazdem a tymi sieciami lub liniami. *Wskazanie to może zostać również dodane – na wniosek pierwotnego lub kolejnego wnioskodawcy – po wydaniu stosownego zezwolenia na wprowadzenie do obrotu.

Poprawka 31

Wniosek dotyczący dyrektywy

Artykuł 21 – ustęp 1 – akapit pierwszy a (nowy) i pierwszy b (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Do celów akapitu pierwszego przedsiębiorstwo kolejowe może wykonywać testy we współpracy z zarządcą infrastruktury.

Zarządca infrastruktury, w porozumieniu z wnioskodawcą, dokłada wszelkich starań w celu zapewnienia, że testy miały miejsce w okresie trzech miesięcy od momentu złożenia wniosku.

Poprawka 32

Wniosek dotyczący dyrektywy

Artykuł 21 – ustęp 2

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

2. Przedsiębiorstwo kolejowe powiadamia o swoich decyzjach dotyczących dopuszczenia pojazdów do eksploatacji Agencję, zarządcę infrastruktury oraz właściwy krajowy organ ds. bezpieczeństwa. Decyzje te odnotowuje się w **krajowych** rejestrach pojazdów, o których mowa w art. 43.

2. Przedsiębiorstwo kolejowe powiadamia o swoich decyzjach dotyczących dopuszczenia pojazdów do eksploatacji Agencję, zarządcę infrastruktury oraz właściwy krajowy organ ds. bezpieczeństwa. Decyzje te odnotowuje się w rejestrach pojazdów, o których mowa w art. 43.

Poprawka 33

Wniosek dotyczący dyrektywy

Artykuł 21 – ustęp 3

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

3. W przypadku odnowienia lub modernizacji istniejących pojazdów nowa deklaracja weryfikacji WE jest wymagana w sytuacji określonej w art. 15 ust. 4. Ponadto nowa decyzja przedsiębiorstwa kolejowego w sprawie dopuszczenia tych

skreślony

pojazdów do eksploatacji jest wymagana, w przypadku gdy:

- n) przewidziane prace mogą negatywnie oddziaływać na ogólny poziom bezpieczeństwa danego podsystemu; lub*
- o) wymagają tego właściwe TSI.*

Poprawka 34

Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 42 – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję

1. Każdy pojazd dopuszczony do eksploatacji w systemie kolei Unii posiada europejski numer pojazdu (EVN) przyznany przez *krajowy organ ds. bezpieczeństwa właściwy ze względu na dane terytorium, przed pierwszym dopuszczeniem pojazdu do eksploatacji* .

Poprawka

1. Każdy pojazd dopuszczony do eksploatacji w systemie kolei Unii posiada europejski numer pojazdu (EVN) przyznany przez *Agencję wraz z pierwszym zezwoleniem*.

Poprawka 35

Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 42 – ustęp 2

Tekst proponowany przez Komisję

2. *Przedsiębiorstwo* kolejowe *eksploatujące pojazd zapewnia oznakowanie pojazdu przyznanym numerem EVN*.

Poprawka

2. *Posiadacz dowodu rejestracyjnego upewnia się czy pojazd posiada prawidłowy numer europejskiego rejestru. Przedsiębiorstwa kolejowe używające pojazdów kontrolują oznakowanie pojazdów*.

Uzasadnienie

Europejski numer pojazdu powinien być przyznany przez Agencję, gdyż to ona udziela zezwolenia. Przedsiębiorstwo kolejowe nie posiada środków do kontrolowania numerów pojazdów. Jedynie posiadacz dowodu rejestracyjnego (który jest używającym lub właścicielem pojazdu) posiada taką informację.

Poprawka 36

Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 43 – nagłówek

Tekst proponowany przez Komisję

Krajowe rejestry pojazdów

Poprawka

Europejski rejestr pojazdów

Poprawka 37

Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 43 – ustęp 1 – wprowadzenie

Tekst proponowany przez Komisję

1. **Każde państwo członkowskie** prowadzi rejestr pojazdów kolejowych dopuszczonych do eksploatacji na **jego terytorium**. Rejestr ten spełnia następujące kryteria:

Poprawka

1. **Agencja** prowadzi rejestr **wszystkich** pojazdów kolejowych dopuszczonych do eksploatacji na **terenie Unii**. Rejestr ten spełnia następujące kryteria:

Poprawka 38

Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 43 – ustęp 1 – litera b

Tekst proponowany przez Komisję

b) jest prowadzony i aktualizowany przez **podmiot niezależny od jakiegokolwiek przedsiębiorstwa kolejowego**;

Poprawka

b) jest prowadzony i aktualizowany przez **Agencję**;

Poprawka 39

Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 43 – ustęp 1 – litera c

Tekst proponowany przez Komisję

c) jest dostępny **dla krajowych organów ds. bezpieczeństwa i jednostek**

Poprawka

c) jest dostępny **publicznie**;

dochodzeniowych określonych w art. 16 i 21 dyrektywy [...]/... w sprawie bezpieczeństwa systemu kolei w Unii]; powinien być on także na uzasadniony wniosek dostępny dla organów kontrolnych określonych w art. 55 i 56 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE z dnia 21 listopada 2012 r. w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego, oraz dla Agencji, przedsiębiorstwa kolejowego i zarządców infrastruktury, a także osób/organizacji zajmujących się rejestracją pojazdów lub określonym w rejestrze.

Poprawka 40

Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 43 – ustęp 2

Tekst proponowany przez Komisję

2. Komisja przyjmuje – w drodze aktów wykonawczych – wspólne specyfikacje dotyczące treści, formatu danych, architektury funkcjonalnej i technicznej, trybu eksploatacji, w tym uzgodnień w zakresie wymiany danych, i zasad wprowadzenia danych i uzyskiwania wglądu do *krajowych rejestrów* pojazdów. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 48 ust. 3.

Poprawka

2. Komisja przyjmuje – w drodze aktów wykonawczych – wspólne specyfikacje dotyczące treści, formatu danych, architektury funkcjonalnej i technicznej, trybu eksploatacji, w tym uzgodnień w zakresie wymiany danych, i zasad wprowadzenia danych i uzyskiwania wglądu do *europejskiego rejestru* pojazdów. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 48 ust. 3.

Poprawka 41

Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 43 – ustęp 3

Tekst proponowany przez Komisję

3. Posiadacz dowodu rejestracyjnego bezzwłocznie zawiadamia *krajowy organ ds. bezpieczeństwa każdego państwa*

Poprawka

3. Posiadacz dowodu rejestracyjnego bezzwłocznie zawiadamia *Agencję* o wszelkich zmianach danych

członkowskiego, w którym pojazd został dopuszczony do eksploatacji, o wszelkich zmianach danych wprowadzonych do krajowego rejestru pojazdów, o zniszczeniu pojazdu lub o decyzji o przedłużeniu jego rejestracji.

wprowadzanych do europejskiego rejestru pojazdów, o zniszczeniu pojazdu lub o decyzji o przedłużeniu jego rejestracji.

Poprawka 42

**Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 43 – ustęp 5 a (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

5a. Krajowe rejestry pojazdów państw członkowskich powinny zostać połączone w europejskim rejestrze pojazdów najpóźniej w ciągu dwóch lat po wejściu w życie obecnej dyrektywy. Komisja ustala, w drodze aktów wykonawczych, standardowy format dokumentu. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 48 ust. 3.

Poprawka 43

**Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 44 – ustęp 2 a (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

2a. W odniesieniu do każdego pojazdu rejestr zawiera przynajmniej następujące informacje:

- a) europejski numer pojazdu;***
- b) odniesienie do deklaracji weryfikacji WE i do podmiotu, który ją sporządził;***
- c) odniesienia do europejskiego rejestru typów pojazdów dopuszczonych do eksploatacji, o którym mowa w art. 44;***
- d) dane identyfikacyjne właściciela pojazdu;***

e) wszelkie ograniczenia w użytkowaniu pojazdu;

f) podmiot odpowiedzialny za utrzymanie.

Kiedy Agencja wydaje, odnawia, wprowadza poprawkę, zawiesza lub odwołuje zezwolenie na dopuszczenie pojazdu do eksploatacji, aktualizuje ona bezzwłocznie rejestr.

Uzasadnienie

Treść europejskiego rejestru pojazdów powinna być przejrzysta tak, aby wskazywać informacje dotyczące pojazdu w celu utrzymania wydajności i wymogów handlowych i eksploatacyjnych użytkowników. Rejestr powinien być aktualizowany bezzwłocznie przez Agencję, aby był użyteczny.

Poprawka 44

Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 50 – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję

1. Co trzy lata, a po raz pierwszy trzy lata po opublikowaniu niniejszej dyrektywy , Komisja składa Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie dotyczące postępów poczynionych na drodze do osiągnięcia interoperacyjności systemu kolei. Sprawozdanie takie zawiera również analizę przypadków określonych w art. 7 oraz stosowania rozdziału V .

Poprawka

1. Co trzy lata, a po raz pierwszy trzy lata po opublikowaniu niniejszej dyrektywy , Komisja składa Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie dotyczące postępów poczynionych na drodze do osiągnięcia interoperacyjności systemu kolei. Sprawozdanie takie zawiera również analizę przypadków określonych w art. 7 oraz stosowania rozdziału V . ***W zależności od wyników sprawozdania, Komisja proponuje poprawę lub wzmocnienie roli Agencji we wdrażaniu interoperacyjności.***

Poprawka 45

Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 50 – ustęp 1 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

1a. Dwa lata po publikacji niniejszej

dyrektywy i po konsultacji z licznymi podmiotami, których to dotyczy, Komisja składa Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie dotyczące postępów poczynionych przez Europejską Agencję Kolejową w wypełnianiu jej nowych zadań oraz dotyczących działalności Agencji.

Poprawka 46

Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 51 – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję

1. Państwa członkowskie mogą nadal stosować przepisy określone w rozdziale V dyrektywy 2008/57/WE do dnia [*dwa* lata od daty wejścia w życie].

Poprawka

1. Państwa członkowskie mogą nadal stosować przepisy określone w rozdziale V dyrektywy 2008/57/WE do dnia [*trzy* lata od daty wejścia w życie].

Poprawka 47

Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 54 – ustęp 1 – akapit pierwszy

Tekst proponowany przez Komisję

Państwa członkowskie wprowadzą w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania art. 1, art. 2, art. 7 ust. 1–4, art. 11 ust. 1, art. 13, art. 14 ust. 1–7, art. 15 ust. 1–6, art. 17–21, art. 22 ust. 3–7, art. 23–36, art. 37 ust. 2, art. 38, art. 39, art. 41–43, art. 45 ust. 1–5, art. 51 i załączników I–III najpóźniej do dnia [*dwa* lata po dniu wejścia w życie] . Niezwłocznie przekazują Komisji tekst tych środków oraz tabelę korelacji między tymi środkami a niniejszą dyrektywą. Tabele korelacji są konieczne, aby umożliwić wszystkim zainteresowanym stronom jednoznaczną identyfikację odpowiednich przepisów stosowanych na poziomie krajowym w celu wykonania niniejszej dyrektywy.

Poprawka

Państwa członkowskie wprowadzą w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania art. 1, art. 2, art. 7 ust. 1–4, art. 11 ust. 1, art. 13, art. 14 ust. 1–7, art. 15 ust. 1–6, art. 17–21, art. 22 ust. 3–7, art. 23–36, art. 37 ust. 2, art. 38, art. 39, art. 41–43, art. 45 ust. 1–5, art. 51 i załączników I–III najpóźniej do dnia [*trzy* lata po dniu wejścia w życie] . Niezwłocznie przekazują Komisji tekst tych środków oraz tabelę korelacji między tymi środkami a niniejszą dyrektywą. Tabele korelacji są konieczne, aby umożliwić wszystkim zainteresowanym stronom jednoznaczną identyfikację odpowiednich przepisów stosowanych na poziomie krajowym w celu wykonania niniejszej dyrektywy.

Poprawka 48

Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 55 – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję

Dyrektywa 2008/57/WE zmieniona dyrektywami wymienionymi w załączniku IV część A traci moc od dnia [*dwa* lata po dacie wejścia w życie] , bez uszczerbku dla zobowiązań państw członkowskich dotyczących terminów transpozycji do prawa krajowego dyrektyw , określonych w załączniku IV część B .

Poprawka

Dyrektywa 2008/57/WE zmieniona dyrektywami wymienionymi w załączniku IV część A traci moc od dnia [*trzy* lata po dacie wejścia w życie], bez uszczerbku dla zobowiązań państw członkowskich dotyczących terminów transpozycji do prawa krajowego dyrektyw , określonych w załączniku IV część B .

Poprawka 49

Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 56 – ustęp 2

Tekst proponowany przez Komisję

Art. 3–10, art. 11 ustęp 2, 3 i 4, art. 12 i art. 16 począwszy stosuje się od [dnia przypadającego *dwa* lata po dniu wejścia w życie].

Poprawka

Art. 3–10, art. 11 ustęp 2, 3 i 4, art. 12 i art. 16 począwszy stosuje się od [dnia przypadającego *trzy* lata po dniu wejścia w życie].

Poprawka 50

Wniosek dotyczący dyrektywy Załącznik I – punkt 2 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

2a. KONTROLA KOSZTÓW

Analiza koszty-korzyści dla proponowanych środków będzie uwzględniała między innymi:

- koszt proponowanych środków,***
- korzyści dla interoperacyjności płynące z rozszerzenia zakresów konkretnych***

podkategorii sieci i pojazdów,

- obniżenie kosztów kapitałowych i opłat dzięki efektowi skali i lepszemu wykorzystaniu pojazdów,

- obniżenie kosztów inwestycji i utrzymania/eksploatacji dzięki wzrostowi konkurencji między producentami a przedsiębiorstwami zajmującymi się utrzymaniem,

- korzyści dla środowiska naturalnego wynikające z technicznych udoskonaleń systemu kolejowego,

- poprawę bezpieczeństwa eksploatacji.

Ponadto ocena będzie wskazywać prawdopodobny wpływ na wszystkie zaangażowane przedsiębiorstwa i podmioty gospodarcze, w tym władze lokalne i regionalne.

PROCEDURA

Tytuł	Interoperacyjność systemu kolei w Unii Europejskiej (wersja przekształcona)
Odsyłacze	COM(2013)0030 – C7-0027/2013 – 2013/0015(COD)
Komisja przedmiotowo właściwa Data ogłoszenia na posiedzeniu	TRAN 7.2.2013
Opinia wydana przez Data ogłoszenia na posiedzeniu	REGI 7.2.2013
Sprawozdawca(czyni) komisji opiniodawczej Data powołania	Marie-Thérèse Sanchez-Schmid 19.2.2013
Data przyjęcia	14.10.2013
Wynik głosowania końcowego	+: 31 -: 0 0: 0
Posłowie obecni podczas głosowania końcowego	Luís Paulo Alves, Francesca Barracciu, Victor Boștinaru, Nikos Chrysogelos, Danuta Maria Hübner, María Irigoyen Pérez, Seán Kelly, Mojca Kleva Kekuš, Constanze Angela Krehl, Petru Constantin Luhan, Iosif Matula, Jan Olbrycht, Wojciech Michał Olejniczak, Georgios Stavrakakis, Nuno Teixeira, Lambert van Nistelrooij, Oldřich Vlasák, Kerstin Westphal, Hermann Winkler, Joachim Zeller
Zastępca(y) obecny(i) podczas głosowania końcowego	Andrea Cozzolino, Cornelia Ernst, Catherine Grèze, Karin Kadenbach, Maurice Ponga, Elisabeth Schroedter, Richard Seeber, Patrice Tirolien, Giommara Uggias, Derek Vaughan
Zastępca(y) (art. 187 ust. 2) obecny(i) podczas głosowania końcowego	Edvard Kožušník

PROCEDURA

Tytuł	Interoperacyjność systemu kolei w Unii Europejskiej (wersja przekształcona)			
Odsyłacze	COM(2013)0030 – C7-0027/2013 – 2013/0015(COD)			
Data przedstawienia w PE	30.1.2013			
Komisja przedmiotowo właściwa Data ogłoszenia na posiedzeniu	TRAN 7.2.2013			
Komisja(e) wyznaczona(e) do wydania opinii Data ogłoszenia na posiedzeniu	ITRE 7.2.2013	IMCO 7.2.2013	REGI 7.2.2013	JURI 7.2.2013
Opinia niewydana Data decyzji	ITRE 20.2.2013	IMCO 20.2.2013		
Sprawozdawca(y) Data powołania	Izaskun Bilbao Barandica 14.3.2013			
Rozpatrzenie w komisji	9.7.2013	14.10.2013		
Data przyjęcia	17.12.2013			
Wynik głosowania końcowego	+: –: 0:	38 5 1		
Posłowie obecni podczas głosowania końcowego	Inés Ayala Sender, Georges Bach, Erik Bánki, Izaskun Bilbao Barandica, Antonio Cancian, Michael Cramer, Joseph Cuschieri, Philippe De Backer, Luis de Grandes Pascual, Christine De Veyrac, Saïd El Khadraoui, Ismail Ertug, Carlo Fidanza, Knut Fleckenstein, Jacqueline Foster, Franco Frigo, Mathieu Grosch, Jim Higgins, Juozas Imbrasas, Dieter-Lebrecht Koch, Georgios Koumoutsakos, Werner Kuhn, Bogusław Liberadzki, Marian-Jean Marinescu, Mike Natrass, Hubert Pirker, Dominique Riquet, Petri Sarvamaa, David-Maria Sassoli, Vilja Savisaar-Toomast, Olga Sehnalová, Brian Simpson, Giommaria Uggias, Peter van Dalen, Patricia van der Kammen, Roberts Ziļe			
Zastępca(y) obecny(i) podczas głosowania końcowego	Phil Bennion, Jean-Jacob Bicep, Spyros Danellis, Zita Gurmai, Alfreds Rubiks, Geoffrey Van Orden, Sabine Wils, Karim Zéribi			
Data złożenia	16.1.2014			