

Nowe procedury gwarantujące interoperacyjność i bezpieczeństwo kolei: Coreper wyraża zgodę

30 czerwca 2015 r. Rada potwierdziła porozumienie z Parlamentem Europejskim co do procedur pozwalających **szybciej i prościej wydawać zezwolenia na pojazdy oraz certyfikaty bezpieczeństwa dla europejskich kolei**. Kluczowa rola przypadnie tu **Europejskiej Agencji Kolejowej**. Odnośne akty (2 znowelizowane dyrektywy o interoperacyjności i bezpieczeństwie oraz 1 rozporządzenie o Europejskiej Agencji Kolejowej) składają się na **techniczny filar czwartego pakietu kolejowego**.

„Porozumienie co do technicznego filaru było dla prezydencji łotewskiej priorytetem w dziedzinie transportu i wspólnie go zrealizowaliśmy” – powiedział Anrijs Matīss, łotewski minister transportu. „Reforma wychodzi naprzeciw oczekiwaniom europejskiego sektora kolejowego, który odgrywa ważną rolę w gospodarce UE i ekologizacji transportu. Porozumienie pozwoli zredukować koszty i formalności – pomoże więc kolejom stawiać czoła rosnącej konkurencji międzynarodowej. Sprawny system kolejowy powinien też poprawić zatrudnienie i wzrost w Europie.

Rola Europejskiej Agencji Kolejowej

Reforma przyznaje Europejskiej Agencji Kolejowej większą rolę w wydawaniu **certyfikatów bezpieczeństwa operatorom kolejowym i zezwoleń na pojazdy kolejowe**. Dotychczas, gdy producent taboru chciał wprowadzić nowy pojazd na rynek w różnych państwach UE, musiał w każdym składać osobny wniosek. Podobnie operatorzy, którzy chcieli świadczyć usługi w różnych państwach: w każdym musieli się ubiegać o certyfikat poświadczający, że ich systemy zarządzania bezpieczeństwem są sprawne, a usługi – bezpieczne.

Nowe przepisy wyeliminują konieczność każdorazowego składania wniosków. **Wszystkie zezwolenia na pojazdy w ruchu transgranicznym i wszystkie certyfikaty bezpieczeństwa dla przedsiębiorstw kolejowych działających transgranicznie będzie wydawać Europejska Agencja Kolejowa**. Krajowe organy bezpieczeństwa zachowają jednak ważną funkcję: będą dokonywać niezbędnych ocen.

W transporcie wyłącznie krajowym wnioskodawca sam zdecyduje, kto rozpatrzy jego wniosek w sprawie pojazdów lub usług i wyda zezwolenie: agencja czy organ krajowy.

Europejska Agencja Kolejowa uzyska też większy wpływ na rozwój **europejskiego systemu zarządzania ruchem kolejowym (ERTMS)**. Będzie oceniać każde nowe rozwiązanie techniczne pod kątem interoperacyjności, zanim dojdzie do ogłoszenia przetargu dotyczącego przytłoczonego wyposażenia ERTMS.

Funkcje certyfikacyjno-zezwoleniowe agencja obejmie w terminie 3 lat od wejścia rozporządzenia w życie. Potem państwa członkowskie będą mogły jeszcze przez rok stosować obecny system, jeśli uznają to za konieczne. O swojej decyzji (i motywach) będą musiały poinformować agencję oraz Komisję.

Proste, spójne procedury

Aby uprościć i wyklarować procedury, agencja stworzy system informacyjno-komunikacyjny, który będzie zarazem **punktem przyjmowania wszystkich wniosków**. Wnioskodawca zainteresowany rynkiem tylko jednego państwa członkowskiego będzie mógł w nim sam wybrać organ, który miałby rozpatrzyć jego wniosek.

W ramach takiego jednolitego punktu obsługi zarówno agencja, jak i krajowe organy bezpieczeństwa będą mogły prowadzić poszczególne etapy swoich procedur rozpatrywania wniosku. Agencja i krajowe organy bezpieczeństwa będą też zawierać **umowy o współpracy**. Dzięki jednolitemu punktowi obsługi i umowom o współpracy jasny będzie podział zadań agencji i organów krajowych. Spójne będzie też rozpatrywanie wniosków dotyczących podobnych zezwoleń czy certyfikatów. System jednolitej obsługi ma powstać w terminie 3 lat od wejścia rozporządzenia w życie.

Ku jednolitemu europejskiemu obszarowi kolejowemu

Większa centralizacja systemu zezwoleniowo-certyfikacyjnego przybliży Europę do stworzenia **jednolitego obszaru kolejowego**. Ma dać przedsiębiorstwom kolejowym i producentom w całej UE większe oszczędności skali. Pozwoli obniżyć koszty administracyjne i przyspieszyć procedury, a zarazem utrzymać obecny wysoki poziom bezpieczeństwa. Pomoże uniknąć ukrytej dyskryminacji, zwłaszcza wobec firm dopiero wchodzących na rynek kolejowy.

Nowe rozporządzenie spowoduje też **znaczną redukcję przepisów krajowych** tam, gdzie wprowadza zharmonizowane przepisy unijne.

Filar techniczny pakietu wyznacza ponadto pole koordynacyjne dla krajowych organów dochodzeniowych, zachowując ich znaczną niezależność. Wprowadza też elementy systemowego rozwiązywania problemów („just culture”): np. Komisja ma przeanalizować użyteczność obecnego podejścia dla przyszłych projektów legislacyjnych.

Inne akty pakietu – dyskusja trwa

Elementem IV pakietu kolejowego jest też **filar rynkowy**. Objęte nim projekty dotyczą liberalizacji krajowych przewozów pasażerskich i zracjonalizowania zasad działania zarządców infrastruktury. Przejmujący prezydenturę Luksemburg chce w październiku wypracować podejście ogólne względem obu projektów. Podejście ogólne w sprawie wniosku dotyczącego normalizacji rachunkowości zostało już przyjęte w grudniu 2014 r.

- [Akty techniczne](#)

Press office - General Secretariat of the Council of the EU

Rue de la Loi 175 - B-1048 BRUSSELS - Tel.: +32 (0)2 281 6319

press@consilium.europa.eu - www.consilium.europa.eu/press