

**Uzasadnienie Rady: Stanowisko Rady (UE) nr 1/2016 w pierwszym czytaniu z myślą o przyjęciu rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie Agencji Kolejowej Unii Europejskiej i uchylającego rozporządzenie (WE) nr 881/2004**

(2016/C 56/02)

## I. WPROWADZENIE

W dniu 31 stycznia 2013 r. Komisja przedstawiła Radzie swój wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie Agencji Kolejowej Unii Europejskiej i uchylającego rozporządzenie (WE) nr 881/2004.

W dniu 26 lutego 2014 r. Parlament Europejski przyjął w drodze głosowania opinię w pierwszym czytaniu.

W dniu 5 czerwca 2014 r. Rada osiągnęła porozumienie polityczne w sprawie projektu rozporządzenia. Po weryfikacji prawno-lingwistycznej Rada w dniu 10 grudnia 2015 r. przyjęła stanowisko w pierwszym czytaniu zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą określoną w art. 294 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej.

Po głosowaniu w Parlamencie Europejskim i przyjęciu dwustronnego porozumienia Rady odbyły się negocjacje między Parlamentem Europejskim, Radą i Komisją mające na celu osiągnięcie porozumienia w sprawie wniosku. W dniu 17 czerwca 2015 r. uzgodniony został ostateczny kompromis, który następnie został zatwierdzony przez Komitet Stałych Przedstawicieli w dniu 30 czerwca 2015 r. W dniu 10 listopada 2015 r. parlamentarna Komisja Transportu i Turystyki (TRAN) potwierdziła porozumienie i w związku z tym wystosowała pismo do przewodniczącego Komitetu Stałych Przedstawicieli.

Podczas prac Rada uwzględniła opinie Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego oraz Komitetu Regionów.

## II. ANALIZA STANOWISKA W PIERWSZYM CZYTANIU

### 1. Zagadnienia ogólne

Wyżej wymieniony wniosek jest częścią czwartego pakietu kolejowego, który składa się z sześciu wniosków ustawodawczych mających na celu wyeliminowanie istniejących barier na drodze do stworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego.

Ogólnym celem tego nowego pakietu ustawodawczego jest poprawa jakości i zwiększenie wydajności usług kolejowych przez usunięcie utrzymujących się przeszkód rynkowych i wzmocnienie harmonizacji wymogów interoperacyjności i bezpieczeństwa, aby zapewnić wyższy poziom harmonizacji unijnej sieci kolejowej.

W tym kontekście celem nowego rozporządzenia w sprawie Europejskiej Agencji Kolejowej (zwanej dalej „Agencją”) zaproponowanego przez Komisję jest zatem zmiana istniejących ram regulacyjnych w celu określenia nowych zadań w obszarze interoperacyjności i bezpieczeństwa wykonywanych przez Agencję. Te nowe zadania związane są z wydawaniem certyfikatów bezpieczeństwa i zezwoleń dla pojazdów przez Agencję, zgodnie z propozycją Komisji w dyrektywach dotyczących interoperacyjności i bezpieczeństwa.

Ponadto proponuje się wyjaśnić obowiązujące przepisy oraz zaktualizować i zostrzyć przepisy dotyczące zarządzania Agencją zgodnie z zasadami zawartymi we wspólnym podejściu Parlamentu Europejskiego, Rady i Komisji w sprawie zdecentralizowanych agencji uzgodnionym w dniu 12 czerwca 2012 r.

Podejście Rady polegało na wprowadzeniu kilku zmian do pierwotnego wniosku. Główne przepisy rozporządzenia zostały w znacznym stopniu zmienione. Stanowisko Rady w pierwszym czytaniu zmienia zatem pierwotny wniosek Komisji przez przeredagowanie go oraz dodanie i skreślenie kilku przepisów w tekście. Oznacza to, że Rada nie może zaakceptować poprawek wprowadzonych w opinii Parlamentu Europejskiego w pierwszym czytaniu w odniesieniu do tych przepisów.

## 2. Podstawowe zagadnienia dotyczące polityki

### i) **Wydawanie certyfikatów bezpieczeństwa i zezwoleń dla pojazdów: odpowiednie role Agencji i krajowych organów ds. bezpieczeństwa (art. 12, 14, 20 i 21)**

W celu zwiększenia wydajności procesów wydawania certyfikatów bezpieczeństwa i zezwoleń dla pojazdów Komisja przewidziała w swoim pierwotnym wniosku istotne przeniesienie kompetencji z organów krajowych do Agencji w odniesieniu do wydawania certyfikatów bezpieczeństwa i zezwoleń dla pojazdów.

Rada zgadza się z podejściem ogólnym Komisji, ale uważa, że wniosek Komisji należy zmienić w tym względzie, aby wprowadzić większą elastyczność w odpowiednim podziale obowiązków między krajowe organy ds. bezpieczeństwa a Agencję w procesie certyfikacji bezpieczeństwa i wydawania zezwoleń dla pojazdów.

Dlatego Rada zmienia równowagę pierwotnie zaproponowaną przez Komisję w ramach rozdziału kompetencji między Agencją a krajowe organy ds. bezpieczeństwa, przy dodatkowych gwarancjach przyznanych krajowym organom ds. bezpieczeństwa w szczególnych okolicznościach.

Zgodnie ze stanowiskiem Rady ustanawia się dualny system wydawania zezwoleń dla pojazdów i certyfikatów bezpieczeństwa, w przypadku gdy Agencja pełni funkcję punktu kompleksowej obsługi do udzielania zezwoleń dla pojazdów przeznaczonych do operacji transgranicznych oraz do wydawania certyfikatów bezpieczeństwa dla przedsiębiorstw kolejowych uczestniczących w ruchu transgranicznym, przy czym krajowe organy ds. bezpieczeństwa nadal odgrywają istotną rolę przy przeprowadzaniu koniecznych ocen. W odniesieniu do pojazdów i przedsiębiorstw kolejowych uczestniczących wyłącznie w transporcie krajowym nadal istnieje możliwość złożenia wniosku o wydanie zezwolenia lub certyfikację do Agencji lub do krajowego organu ds. bezpieczeństwa. Jednak w obu przypadkach procedura i kryteria podejmowania decyzji pozostają te same.

Ponadto stanowisko Rady przewiduje ustanowienie przez Agencję systemu informacyjno-komunikacyjnego pełniącego funkcje punktu kompleksowej obsługi oraz zarządzanie nim (art. 12).

Ogólnie Parlament Europejski popiera podejście utrzymane przez Radę. Stosuje je jednak w inny sposób poprzez wprowadzenie odstępstwa w odniesieniu do „odizolowanych sieci kolejowych” obejmujących sieci kolejowe państw członkowskich, lub ich części, o prześwicie toru 1 520 mm.

Stanowisko Rady w pierwszym czytaniu uwzględnia kwestie poruszone przez Parlament Europejski poprzez wprowadzenie koncepcji „sieci odizolowanych” w ramach przepisów dotyczących porozumień o współpracy.

W tym kontekście Rada mogła uwzględnić poprawki 4, 49 i 62 częściowo lub co do istoty.

### ii) **Rola Agencji w zakresie zezwoleń na dopuszczenie do eksploatacji europejskiego systemu sygnalizacyjnego ERTMS (art. 22)**

W swoim pierwotnym wniosku Komisja przewidywała przeniesienie na Agencję obowiązku wydawania zezwoleń na dopuszczenie do eksploatacji przytorowych podsystemów „sterowanie”, łącznie z europejskim systemem sygnalizacyjnym ERTMS.

Rada nie zgadza się z podejściem Komisji w tej kwestii i uważa, że to krajowe organy ds. bezpieczeństwa powinny nadal zezwalać na dopuszczanie do eksploatacji systemów ERTMS.

Aby jednak ułatwić porozumienie z Parlamentem Europejskim, który nalega, aby przekazać Agencji odpowiedzialność za wydawanie zezwoleń na dopuszczenie do eksploatacji systemów ERTMS, w tekście Rady wprowadzono obowiązkową weryfikację przed wydaniem zezwolenia. Konkretniej, Rada ma na celu ustanowienie jasnych zasad współpracy między stronami zaangażowanymi w przypadku dwóch różnych scenariuszy dotyczących ERTMS, gdy potrzebne są zmiany, zanim krajowy organ ds. bezpieczeństwa wyda zezwolenie, lub gdy Agencja po wydaniu zezwolenia przez krajowy organ ds. bezpieczeństwa stwierdzi, że nie ma zgodności technicznej i operacyjnej między sieciami i pojazdami wyposażonymi w urządzenia ERTMS.

Rada mogła zatem uwzględnić poprawki 3, 11, 29 i 65 jedynie częściowo.

iii) **Honoraria i opłaty za certyfikaty bezpieczeństwa i zezwolenia dla pojazdów (art. 80)**

Chociaż Komisja proponuje stosowanie aktów delegowanych w celu określenia honorariów i opłat za certyfikaty bezpieczeństwa i zezwolenia dla pojazdów, stanowisko Rady ma na celu zawarcie w rozporządzeniu zasad naliczania honorariów i opłat, które mają być stosowane przez Agencję w odniesieniu do wnioskodawców w przypadku wydawania zezwoleń i certyfikatów.

Stanowisko Rady określa w akcie prawnym, że te honoraria i opłaty powinny uwzględniać rzeczywiste koszty, jakie ponoszą krajowe organy ds. bezpieczeństwa podczas realizacji swoich odpowiednich zadań w zakresie wydawania certyfikatów bezpieczeństwa i zezwoleń dla pojazdów. W tym celu do głównego tekstu rozporządzenia włączone zostały szczegółowe przepisy dotyczące warunków ustalania wysokości honorariów i opłat, aby wyjaśnić, że te ostatnie są ustalane w sposób przejrzysty, uczciwy i jednolity we współpracy z państwami członkowskimi, nie zagrażają konkurencyjności europejskiego sektora kolejowego oraz że nie powodują zbędnych obciążeń finansowych dla wnioskodawców. Ponadto, aby uwzględnić pewne obawy Parlamentu Europejskiego, w tekście Rady wyjaśniono, że honoraria i opłaty pobiera się również w przypadku wydawania decyzji o zatwierdzeniu ERTMS.

Ponadto stanowisko Rady przewiduje, że środki dotyczące obliczania honorariów i opłat są ustalane w drodze aktów wykonawczych.

Parlament Europejski zwraca się o zastosowanie aktów delegowanych w odniesieniu do określania honorariów i opłat za certyfikaty bezpieczeństwa i zezwolenia dla pojazdów.

W tym kontekście Rada nie mogła uwzględnić poprawek 14 i 135.

iv) **Odpowiedzialność Agencji i współpraca z krajowymi organami sądowymi (art. 72 i 73)**

Rada uważa, że potrzebne jest doprecyzowanie odpowiedzialności Agencji w kontekście wydawania zezwoleń dla pojazdów i certyfikatów bezpieczeństwa. Dlatego też w tym celu do tekstu stanowiska Rady zostały dodane nowe przepisy, w szczególności poprzez wprowadzenie nowego artykułu dotyczącego współpracy z krajowymi organami sądowymi. Dokładniej rzecz ujmując, podejście Rady doprecyzowuje, że immunitet dyrektora wykonawczego (i personelu Agencji) może zostać w razie potrzeby uchylony.

v) **Współpraca Agencji z krajowymi organami ds. bezpieczeństwa (art. 76)**

Stanowisko Rady przewiduje, że Agencja i krajowe organy ds. bezpieczeństwa zawierają porozumienia o współpracy w kontekście zezwoleń dla pojazdów i certyfikatów bezpieczeństwa, tak aby ułatwić wdrożenie w praktyce nowego systemu certyfikacji i wydawania zezwoleń. W ramach tego podejścia Agencja będzie w stanie przekazać krajowym organom ds. bezpieczeństwa w ramach podwykonawstwa pewne zadania związane z certyfikacją i wydawaniem zezwoleń.

Takie podejście pozwala na utrzymanie wystarczającego poziomu elastyczności, aby uwzględnić specyfikę sektora kolei, w którym zadania nie mogą być w pełni rozdzielone, a raczej są rozdzielone między Agencję a krajowe organy ds. bezpieczeństwa. W szczególności w przypadku sieci odizolowanych od reszty unijnego systemu kolei można wprowadzić ustalenia dotyczące współpracy obejmujące możliwość zlecenia zadań odnośnym krajowym organom ds. bezpieczeństwa, w przypadku gdy jest to konieczne po to, aby zapewnić sprawny i proporcjonalny podział zadań w zakresie certyfikacji i wydawania zezwoleń.

vi) **Procedury odwoławcze i arbitrażowe/przepisy dotyczące konfliktu interesów (art. 55–63 i 51)**

Stanowisko Rady ma na celu wzmocnienie przepisów rozporządzenia dotyczących procedury odwoławczej i arbitrażowej. W związku z tym tekst Rady odzwierciedla możliwość udzieloną wnioskodawcy, aby w przypadku sprzeciwu wobec środka przyjętego przez krajowy organ ds. bezpieczeństwa skierować sprawę do sądu krajowego. Ponadto Rada wprowadza nowe przepisy dotyczące procedur arbitrażowych, aby zagwarantować krajowym organom ds. bezpieczeństwa możliwość wniesienia w przypadku sporu odwołania od decyzji podjętej przez Agencję.

Parlament Europejski nalega na wprowadzenie dodatkowych wymogów w sprawie mianowania członków rady odwoławczej, w sprawie wniosków odnoszących się do wyłączenia i sprzeciwu oraz w sprawie rozpatrywania odwołań i podejmowania decyzji ich dotyczących.

W tym kontekście, aby ułatwić porozumienie z Parlamentem Europejskim, tekst Rady przewiduje szczegółowe zasady dotyczące funkcjonowania rady odwoławczej, w tym zasady dotyczące niezależności jej członków od stron uczestniczących w postępowaniu odwoławczym lub arbitrażowym, dotyczące zapobiegania konfliktom interesów pracowników Agencji na wszystkich szczeblach i zarządzania tymi konfliktami oraz dotyczące wprowadzenia trzymiesięcznego terminu procedury odwoławczej w celu zapewnienia, aby odwołania nie powodowały przeszkód czy opóźnień.

W tym kontekście Rada mogła zaakceptować poprawki 114–117, 122–133, 138–140 i 146 częściowo lub co do istoty.

vii) **Nowe przepisy dotyczące zarządzania (art. 47 i 68)**

Tekst Rady zawiera ważne modyfikacje przepisów w sprawie zarządzania zaproponowanych we wniosku Komisji odnośnie do Agencji. Odnosi się to w szczególności do składu zarządu i warunków odwołania dyrektora wykonawczego.

Dokładniej rzecz ujmując, w odróżnieniu od wniosku Komisji, Rada podjęła decyzję o mianowaniu dwóch przedstawicieli Komisji do zarządu (wobec czterech we wniosku Komisji), zgodnie z istniejącymi ustaleniami zawartymi we wspólnym podejściu w sprawie agencji zdecentralizowanych.

Rada nakłada również na Komisję nowy obowiązek proponowania listy przynajmniej trzech kandydatów na stanowisko dyrektora wykonawczego.

Ponadto stanowisko Rady określa, że uprawnienie do proponowania odwołania dyrektora wykonawczego ze stanowiska ma jedna trzecia członków zarządu.

viii) **Języki (art. 74)**

Rada uważa, że kluczowe jest włączenie dodatkowych gwarancji do tekstu dotyczącego kwestii językowej. Dualny system w zakresie wydawania certyfikatów bezpieczeństwa i zezwoleń dla pojazdów działałby we właściwy sposób wyłącznie, jeżeli zarówno zainteresowani wnioskodawcy, jak i krajowe organy ds. bezpieczeństwa mogli nadal używać własnego języka w razie potrzeby. Ten dualny mechanizm oznacza również, że ustanawia się między Agencją a krajowymi organami ds. bezpieczeństwa ścisłą współpracę obejmującą praktyczne ustalenia językowe, biorąc pod uwagę sytuację w terenie, a zwłaszcza fakt, że krajowe organy ds. bezpieczeństwa będą w dalszym ciągu odgrywać istotną rolę przy przeprowadzaniu ocen niezbędnych do wydawania wyżej wymienionych zezwoleń i certyfikatów. W związku z tym stanowisko Rady przewiduje, że na żądanie członka zarządu decyzje dotyczące języków podejmowane są jednomyślnie, zgodnie z obecnymi praktykami wynikającymi ze stosowania obowiązującego rozporządzenia (WE) nr 881/2004.

ix) **Normy europejskie w odniesieniu do części zamiennych (art. 19 i 45)**

Zgodnie ze stanowiskiem Rady Agencja wydaje szczegółowe wskazówki dotyczące norm dla odpowiednich europejskich organów normalizacyjnych w celu uzupełnienia mandatu nadanego im przez Komisję. Ponadto Agencja powinna przyczynić się do identyfikacji potencjalnych wymiennych części zamiennych, które mają zostać znormalizowane, w tym głównych interfejsów takich części zamiennych, i przedstawiać Komisji odpowiednie zalecenia.

Rada mogła zatem zaakceptować poprawki 52, 53, 110 i 156 częściowo lub co do istoty.

**III. PODSUMOWANIE**

W stanowisku Rady w pierwszym czytaniu odzwierciedlono kompromis osiągnięty w negocjacjach między Radą a Parlamentem Europejskim, w których pośredniczyła Komisja. Kompromis ten został potwierdzony pismem przewodniczącego parlamentarnej Komisji Transportu i Turystyki (TRAN) z dnia 24 listopada 2015 r. skierowanym do przewodniczącego Komitetu Stałych Przedstawicieli.

W piśmie tym przewodniczący komisji TRAN zaznaczył, że zaleci członkom komisji TRAN, a następnie całemu Parlamentowi, by zaakceptowali stanowisko Rady w pierwszym czytaniu bez poprawek i zakończyli zwykłą procedurę ustawodawczą na etapie drugiego czytania w Parlamencie Europejskim, zgodnie z art. 294 TFUE.

---