

DYREKTYWY

DYREKTYWA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY 2008/110/WE

z dnia 16 grudnia 2008 r.

zmieniająca dyrektywę 2004/49/WE w sprawie bezpieczeństwa kolei wspólnotowych (dyrektywę w sprawie bezpieczeństwa kolei)

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską, w szczególności jego art. 71 ust. 1,

uwzględniając wniosek Komisji,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego ⁽¹⁾,

po konsultacji z Komitetem Regionów,

stanowiąc zgodnie z procedurą określoną w art. 251 Traktatu ⁽²⁾,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) W celu kontynuowania wysiłków zmierzających do utworzenia wspólnego rynku usług transportu kolejowego Rada i Parlament Europejski przyjęły dyrektywę 2004/49/WE ⁽³⁾ ustanawiającą wspólne ramy regulacyjne dla bezpieczeństwa kolei.
- (2) Pierwotnie procedury dopuszczania pojazdów kolejowych do eksploatacji ujęte były w dyrektywie Rady 96/48/WE z dnia 23 lipca 1996 r. w sprawie interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości ⁽⁴⁾ i dyrektywie 2001/16/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 19 marca 2001 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei konwencjonalnych ⁽⁵⁾ – w odniesieniu do nowych lub modernizowanych części wspólnotowego systemu kolei – oraz w dyrektywie 2004/49/WE w odniesieniu do pojazdów już użytkowanych. Zgodnie z lepszymi uregulowaniami prawnymi oraz w celu uproszczenia i unowocześnienia prawodawstwa Wspólnoty, wszystkie przepisy dotyczące zezwoleń

na eksploatację pojazdów kolejowych powinny zostać ujęte w jednym tekście prawnym. Obecny art. 14 dyrektywy 2004/49/WE powinien zatem zostać skreślony, a w dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE z dnia 17 czerwca 2008 r. w sprawie interoperacyjności wspólnotowego systemu kolei (przekształcenie) ⁽⁶⁾, (zwanej dalej „dyrektywą w sprawie interoperacyjności kolei”), która zastąpiła dyrektywy 96/48/WE i 2001/16/WE, powinien zostać zawarty nowy przepis dotyczący zezwoleń na eksploatację pojazdów już użytkowanych.

- (3) Z wejściem w życie w dniu 1 lipca 2006 r. Konwencji o międzynarodowym przewozie kolejami (COTIF) z roku 1999 zaczęły obowiązywać nowe przepisy regulujące umowy użytkowania pojazdów. Zgodnie z załącznikiem do tej konwencji dotyczącym umów użytkowania pojazdów CUV (Uniform Rules concerning Contracts of Use of Vehicles in International Rail Traffic) posiadacze wagonów nie mają już obowiązku rejestrowania swoich wagonów w przedsiębiorstwie kolejowym. Poprzednia umowa Regolamentoo Internazionale Veicoli (RIV) między przedsiębiorstwami kolejowymi przestała obowiązywać i została częściowo zastąpiona nową prywatną i dobrowolną umową (General Contract of Use for Wagons, GCU) między przedsiębiorstwami kolejowymi i posiadaczami wagonów; na jej mocy ci ostatni są odpowiedzialni za utrzymanie swoich wagonów. W celu odzwierciedlenia tych zmian i ułatwienia wykonywania dyrektywy 2004/49/WE w zakresie dotyczącym certyfikacji przedsiębiorstw kolejowych w zakresie bezpieczeństwa, należy zdefiniować pojęcie „posiadacza” i pojęcie „podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie”, a także określić stosunek między tymi podmiotami a przedsiębiorstwami kolejowymi.
- (4) Definicja posiadacza powinna być jak najbliższa definicji użytej w konwencji COTIF z roku 1999. Posiadaczami pojazdów może być wiele podmiotów, na przykład: właściciel, spółka prowadząca działalność z wykorzystaniem taboru wagonowego, spółka dzierżąca pojazdy przedsiębiorstwu kolejowemu, przedsiębiorstwo kolejowe lub zarządca infrastruktury używający pojazdów w celach utrzymania swojej infrastruktury. Podmioty te sprawują nad pojazdem kontrolę do celów wykorzystywania go jako środka transportu przez przedsiębiorstwo kolejowe i zarządców infrastruktury. W celu uniknięcia wątpliwości, posiadacza należy jednoznacznie oznaczyć w krajowym rejestrze pojazdów (KRP) określonym w art. 33 dyrektywy w sprawie interoperacyjności kolei.

⁽¹⁾ Dz.U. C 256 z 27.10.2007, s. 39.

⁽²⁾ Opinia Parlamentu Europejskiego z dnia 29 listopada 2007 r. (Dz.U. C 297 E z 20.11.2008, s. 133), wspólne stanowisko Rady z dnia 3 marca 2008 r. (Dz.U. C 122 E z 20.5.2008, s. 10) oraz stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 9 lipca 2008 r. (dotychczas nieopublikowane w Dzienniku Urzędowym). Decyzja Rady z dnia 1 grudnia 2008 r.

⁽³⁾ Dyrektywa 2004/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie bezpieczeństwa kolei wspólnotowych oraz zmieniająca dyrektywę Rady 95/18/WE w sprawie przyznawania licencji przedsiębiorstwom kolejowym, oraz dyrektywę 2001/14/WE w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej oraz certyfikację w zakresie bezpieczeństwa (Dyrektywa w sprawie bezpieczeństwa kolei) (Dz.U. L 164 z 30.4.2004, s. 44). Wersja sprostowana opublikowana w Dz.U. L 220 z 21.6.2004, s. 16.

⁽⁴⁾ Dz.U. L 235 z 17.9.1996, s. 6.

⁽⁵⁾ Dz.U. L 110 z 20.4.2001, s. 1.

⁽⁶⁾ Dz.U. L 191 z 18.7.2008, s. 1.

- (5) W celu zapewnienia zgodności z obowiązującymi przepisami dotyczącymi kolei i uniknięcia nadmiernego obciążenia państwa członkowskie powinny mieć możliwość wyłączenia kolei zabytkowych, muzealnych i turystycznych z zakresu zastosowania niniejszej dyrektywy.
- (6) Przed dopuszczeniem pojazdu do eksploatacji lub rozpoczęciem użytkowania go w sieci należy oznaczyć w KRP podmiot odpowiedzialny za jego utrzymanie. Podmiotem odpowiedzialnym za utrzymanie mogłyby być: przedsiębiorstwo kolejowe, zarządca infrastruktury lub posiadacz.
- (7) Państwa członkowskie powinny mieć możliwość wypełniania obowiązków określenia podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie i do wydania mu certyfikatu na podstawie przepisów alternatywnych w przypadku pojazdów zarejestrowanych w kraju trzecim i utrzymywanych zgodnie z prawem tego kraju, pojazdów używanych w ramach sieci lub linii, których szerokość międzytorza różni się od szerokości międzytorza głównej sieci kolejowej we Wspólnocie i dla których wymóg określenia podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie określony jest alternatywnie w międzynarodowych porozumieniach z krajami trzecimi, oraz pojazdów zabytkowych, muzealnych i turystycznych lub sprzętu wojskowego i sprzętu służącego do transportu specjalnego wymagającego specjalnego zezwolenia krajowego organu bezpieczeństwa wydanego przed przewozem. W takich sytuacjach właściwe państwo członkowskie powinno zostać upoważnione do przyjęcia pojazdów w sieci, za którą jest odpowiedzialne, bez przypisywania tych pojazdów podmiotowi odpowiedzialnemu za utrzymanie lub bez wydawania takiemu podmiotowi certyfikatu. Jednak tego rodzaju odstępstwa powinny podlegać formalnym decyzjom danego państwa członkowskiego i być analizowane przez Europejską Agencję Kolejową (zwaną następnie „Agencją”) w ramach sprawozdania o stanie bezpieczeństwa.
- (8) Jeżeli przedsiębiorstwo kolejowe lub zarządca infrastruktury używa pojazdu, w przypadku którego żaden podmiot odpowiedzialny za utrzymanie nie został zarejestrowany, lub w przypadku którego żaden podmiot odpowiedzialny za utrzymanie nie otrzymał certyfikatu, do przedsiębiorstwa lub zarządcy należy skontrolowanie wszystkich rodzajów ryzyka wiążących się z użytkowaniem takiego pojazdu. Przedsiębiorstwo kolejowe lub zarządca infrastruktury powinien wykazać zdolność do przeprowadzenia kontroli tego rodzaju ryzyka poprzez certyfikację swojego system zarządzania bezpieczeństwem oraz, tam gdzie to stosowane, poprzez uzyskanie certyfikatu w zakresie bezpieczeństwa lub zezwolenia.
- (9) W przypadku wagonów towarowych podmiot odpowiedzialny za utrzymanie otrzymuje certyfikat zgodnie z systemem, jaki opracowany zostanie przez Agencję i przyjęty przez Komisję. Jeżeli podmiotem odpowiedzialnym za utrzymanie jest przedsiębiorstwo kolejowe lub zarządca infrastruktury, certyfikacja taka powinna być zawarta w procedurze przyznawania certyfikatu bezpieczeństwa lub zezwolenia. Certyfikat przyznany takiemu podmiotowi gwarantuje, że wymogi niniejszej dyrektywy związane z utrzymaniem są spełnione w odniesieniu do każdego wagonu towarowego, za który podmiot ten jest odpowiedzialny. Ten certyfikat powinien być ważny na terenie całej Wspólnoty i wydawany przez organ upoważniony do przeprowadzania audytu systemu utrzymania wprowadzonego przez tego rodzaju jednostki. Z uwagi na to, że wagony towarowe są często wykorzystywane w ruchu międzynarodowym, zaś podmiot odpowiedzialny za utrzymanie może chcieć skorzystać z warsztatów działających w więcej niż jednym państwie członkowskim, organ wydający certyfikat powinien mieć możliwość przeprowadzania kontroli na terenie całej Wspólnoty.
- (10) Wymogi związane z utrzymaniem opracowuje się w kontekście dyrektywy o interoperacyjności kolei, zwłaszcza jako część technicznych specyfikacji interoperacyjności (TSI) odnoszących się do taboru. W wyniku wejścia niniejszej dyrektywy w życie pojawia się potrzeba zapewnienia spójności między tymi TSI a wymogami związanymi z certyfikacją podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie, które mają zostać przyjęte przez Komisję. Komisja osiągnie to przez zmianę, w odpowiednich przypadkach, odnośnych TSI, stosując procedurę przewidzianą w dyrektywie w sprawie interoperacyjności kolei.
- (11) W związku z tym, że cel niniejszej dyrektywy, mianowicie dalsze doskonalenie i poprawa bezpieczeństwa kolei wspólnotowych, nie może zostać osiągnięty w wystarczający sposób przez państwa członkowskie, a ze względu na rozmiar działań może być osiągnięty w lepszy sposób na poziomie Wspólnoty, Wspólnota może przyjąć środki zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 Traktatu. Zgodnie z zasadą proporcjonalności określoną w tym artykule niniejsza dyrektywa nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tego celu.
- (12) Środki niezbędne do wdrożenia dyrektywy 2004/49/WE powinny zostać przyjęte zgodnie z decyzją Rady 1999/468/WE z dnia 28 czerwca 1999 r. ustanawiającą warunki wykonywania uprawnień wykonawczych przyznanym Komisji ⁽¹⁾.
- (13) W szczególności należy przyznać Komisji uprawnienia do przeglądu i dostosowania załączników do dyrektywy 2004/49/WE, do przyjęcia i przeglądu wspólnych metod bezpieczeństwa i wspólnych celów w zakresie bezpieczeństwa, a także do wprowadzenia systemu certyfikacji w zakresie utrzymania. Ponieważ środki te mają zasięg ogólny i mają na celu zmianę elementów innych niż istotne dyrektywy 2004/49/WE między innymi poprzez uzupełnienie jej nowymi elementami innymi niż istotne, środki te muszą zostać przyjęte zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, określoną w art. 5a decyzji 1999/468/WE.
- (14) Państwo członkowskie, które nie ma systemu kolei i które nie przewiduje posiadania takiego systemu w najbliższej przyszłości, byłoby obciążone nieproporcjonalnym i bezcelowym obowiązkiem, gdyby miało transponować i wdrożyć niniejszą dyrektywę. Dlatego takie państwo członkowskie powinno być zwolnione z obowiązku transpozycji i wdrożenia niniejszej dyrektywy, dopóki nie powstanie w nim system kolei.

⁽¹⁾ Dz.U. L 184 z 17.7.1999, s. 23.

- (15) Zgodnie z pkt. 34 Porozumienia międzyinstytucjonalnego w sprawie lepszego stanowienia prawa ⁽¹⁾ zachęca się państwa członkowskie do sporządzania, dla ich własnych celów i w interesie Wspólnoty, własnych tabel, które w możliwie najszerszym zakresie odzwierciedlają korelacje pomiędzy niniejszą dyrektywą a środkami transpozycji, oraz do podawania ich do wiadomości publicznej.
- (16) Dyrektywa 2004/49/WE powinna zatem zostać odpowiednio zmieniona,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

Artykuł 1

Zmiany

W dyrektywie 2004/49/WE wprowadza się następujące zmiany:

- 1) W art. 2 ust. 2 dodaje się następujące litery w brzmieniu:

- „d) pojazdy zabytkowe działające w sieciach krajowych, pod warunkiem że spełniają one krajowe przepisy i rozporządzenia dotyczące bezpieczeństwa, w celu zapewnienia bezpiecznego poruszania się tego rodzaju pojazdów;
- e) koleje zabytkowe, muzealne i turystyczne działające w ramach własnej sieci, łącznie z warsztatami, pojazdami i personelem.”;

- 2) W art. 3 dodaje się następujące litery:

- „s) »posiadacz« oznacza osobę fizyczną lub prawną, która, będąc właścicielem pojazdu lub mając prawo do użytkowania go, eksploatuje ten pojazd jako środek transportu i jest jako taka zarejestrowana w krajowym rejestrze pojazdów (KRP) określonym w art. 33 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE z dnia 17 czerwca 2008 r. w sprawie interoperacyjności wspólnotowego systemu kolei (przekształcenie) (*), (zwaną dalej »dyrektywą w sprawie interoperacyjności kolei«);
- t) »podmiot odpowiedzialny za utrzymanie« oznacza podmiot odpowiedzialny za utrzymanie pojazdu, zarejestrowany jako taki w KRP;
- u) »pojazd« oznacza pojazd kolejowy zdolny do poruszania się na własnych kołach po liniach kolejowych, z napędem lub bez. Pojazd składa się z co najmniej jednego podsystemu strukturalnego i funkcjonalnego lub z części takich podsystemów.

(*) Dz.U. L 191 z 18.7.2008, s. 1.”;

- 3) W art. 4 ust. 4 wyrazy „właściciel wagonów” zastępuje się wyrazem „posiadacz”;

- 4) Art. 5 ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. W terminie do dnia 30 kwietnia 2009 r. załącznik I zostaje poddany przeglądowi, w szczególności w celu uwzględnienia w nim wspólnych definicji CSI oraz wspólnych metod obliczania kosztów wypadków. Środek ten, mający na celu zmianę innych niż istotne elementów niniejszej dyrektywy, przyjmuje się zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 27 ust. 2a.”;

- 5) W art. 6 wprowadza się następujące zmiany:

- a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Początkowy pakiet CSM obejmujący jako minimum metody opisane w ust. 3 lit. a) Komisja przyjmuje przed dniem 30 kwietnia 2008 r. Zostaje on opublikowany w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej.

Drugi pakiet CSM obejmujący pozostałe metody opisane w ust. 3 Komisja przyjmuje przed dniem 30 kwietnia 2010 r. Zostaje on opublikowany w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej.

Środki te, których celem jest zmiana elementów innych niż istotne niniejszej dyrektywy poprzez jej uzupełnienie, przyjmuje się zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 27 ust. 2a.”;

- b) ust. 3 lit. c) otrzymuje brzmienie:

„c) metod sprawdzania – w zakresie nieobjętym dotychczas przez TSI – czy podsystemy strukturalne sieci kolei są eksploatowane i utrzymywane zgodnie z odpowiednimi zasadniczymi wymaganiami.”;

- c) ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„4. CSM są regularnie uaktualniane, z uwzględnieniem doświadczeń zebranych przy ich stosowaniu oraz globalnego rozwoju bezpieczeństwa kolei, a także zobowiązań państw członkowskich ustanowionych w art. 4 ust. 1. Środek ten mający na celu zmianę elementów innych niż istotne niniejszej dyrektywy, między innymi poprzez jej uzupełnienie, przyjmuje się zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 27 ust. 2a.”;

⁽¹⁾ Dz.U. C 321 z 31.12.2003, s. 1.

6) W art. 7 wprowadza się następujące zmiany:

a) ust. 3 akapity pierwszy i drugi otrzymują brzmienie:

„3. Pierwszy pakiet projektowanych CST jest oparty na sprawdzeniu istniejących wymagań i stanu bezpieczeństwa w państwach członkowskich i zapewnia, aby w żadnym państwie członkowskim aktualny poziom bezpieczeństwa systemu kolejowego nie obniżył się. CST zostają przyjęte przez Komisję w terminie do dnia 30 kwietnia 2009 r. i zostają opublikowane w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej. Środek ten, mający na celu zmianę elementów innych niż istotne niniejszej dyrektywy, między innymi poprzez jej uzupełnienie, przyjmuje się zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 27 ust. 2a.

Drugi pakiet projektowanych CST opiera się na doświadczeniu uzyskanym przy opracowywaniu i wdrażaniu pierwszego pakietu CST. Odzwierciedla on te obszary priorytetowe, w których należy jeszcze podnieść poziom bezpieczeństwa. Komisja przyjmuje CST w terminie do dnia 30 kwietnia 2011 r. oraz publikuje je w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej. Środek ten, mający na celu zmianę elementów innych niż istotne niniejszej dyrektywy, między innymi poprzez jej uzupełnienie, przyjmuje się zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 27 ust. 2a.”;

b) ust. 5 otrzymuje brzmienie:

„5. CST są regularnie uaktualniane, z uwzględnieniem globalnego rozwoju bezpieczeństwa kolei. Środek ten, mający na celu zmianę elementów innych niż istotne niniejszej dyrektywy, między innymi poprzez jej uzupełnienie, przyjmuje się zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 27 ust. 2a.”;

7) W art. 10 wprowadza się następujące zmiany:

a) ust. 1 akapit drugi otrzymuje brzmienie:

„Certyfikat bezpieczeństwa ma stanowić dowód, że przedsiębiorstwo kolejowe ustanowiło system zarządzania bezpieczeństwem i jest w stanie spełniać wymagania zawarte w TSI i innych właściwych przepisach Wspólnoty i przepisach krajowych na potrzeby kontroli zagrożeń i bezpiecznego świadczenia usług transportowych w sieci.”;

b) ust. 2 lit. b) otrzymuje brzmienie:

„b) certyfikacji potwierdzającej akceptację uregulowań przyjętych przez przedsiębiorstwo kolejowe w celu

spełnienia konkretnych wymagań niezbędnych dla bezpiecznego świadczenia usług transportowych na przedmiotowej sieci. Wymagania te mogą odnosić się do stosowania TSI i krajowych przepisów bezpieczeństwa, łącznie z przepisami dotyczącymi eksploatacji sieci, uznawania świadectw personelu oraz wydawania zezwoleń na dopuszczenie do eksploatacji pojazdów użytkowanych przez przedsiębiorstwa kolejowe. Certyfikacja opiera się na dokumentacji złożonej przez przedsiębiorstwo kolejowe, opisanej w załączniku IV.”;

8) Art. 14 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 14a

Utrzymanie pojazdów

1. Każdemu pojazdowi przed dopuszczeniem go do eksploatacji lub rozpoczęciem jego użytkowania w sieci przypisuje się podmiot odpowiedzialny za utrzymanie; podmiot ten jest rejestrowany w KRP zgodnie z art. 33 dyrektywy w sprawie interoperacyjności kolei.

2. Podmiotem odpowiedzialnym za utrzymanie może być przedsiębiorstwo kolejowe, zarządca infrastruktury lub posiadacz.

3. Bez uszczerbku dla przewidzianej w art. 4 odpowiedzialności przedsiębiorstw kolejowych i zarządców infrastruktury za bezpieczne funkcjonowanie pociągu, podmiot zapewnia, za pomocą systemu utrzymania, aby pojazdy, za których utrzymanie jest odpowiedzialny, były w stanie poruszać się w bezpieczny sposób. W tym celu podmiot odpowiedzialny za utrzymanie zapewnia, aby pojazdy utrzymywane były zgodnie z:

a) dokumentacją dotyczącą utrzymania każdego pojazdu;

b) obowiązującymi wymogami, w tym zasadami dotyczącymi utrzymania i postanowieniami TSI.

Podmiot odpowiedzialny za utrzymanie sam zapewnia utrzymanie lub korzysta z warsztatów naprawczych, z którymi ma zawartą umowę.

4. W przypadku wagonów towarowych każdy podmiot odpowiedzialny za utrzymanie otrzymuje certyfikat od organu akredytowanego lub organu uznanego zgodnie z ust. 5 lub od krajowego organu bezpieczeństwa. Procedura akredytacji opiera się na kryteriach dotyczących niezależności, kwalifikacji i bezstronności, takich jak właściwe normy europejskie EN 45000 series. Również procedura uznawania opiera się na kryteriach dotyczących niezależności, kwalifikacji i bezstronności.

Jeżeli podmiotem odpowiedzialnym za utrzymanie jest przedsiębiorstwo kolejowe lub zarządca infrastruktury, zgodność z wymogami zatwierdzonymi na mocy ust. 5 stwierdzana jest przez właściwy krajowy organ bezpieczeństwa zgodnie z procedurami, o których mowa w art. 10 lub 11, i potwierdzana w certyfikatach określonych w tego rodzaju procedurach.

5. Na podstawie zalecenia Agencji Komisja przyjmuje, do dnia 24 grudnia 2010 r., środek ustanawiający system certyfikacji podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie w zakresie obejmującym wagony towarowe. Certyfikaty wydane zgodnie z tym systemem potwierdzają zgodność z wymogami, o których mowa w ust. 3.

Środek obejmuje wymogi dotyczące:

- a) wprowadzonego przez podmiot systemu utrzymania;
- b) formy i terminu ważności certyfikatu przyznanego podmiotowi;
- c) kryteriów akredytacji lub uznawalności organu lub organów odpowiedzialnych za wydawanie certyfikatów i dokonywanie kontroli niezbędnych dla funkcjonowania systemu certyfikacji;
- d) daty wprowadzenia systemu certyfikacji, w tym jednorocznego okresu przejściowego dla istniejących podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie.

Środek ten, mający na celu zmianę innych niż istotne elementów niniejszej dyrektywy przez jej uzupełnienie, przyjmuje się zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 27 ust. 2a.

Na podstawie zalecenia Agencji Komisja dokonuje przeglądu tego środka do dnia 24 grudnia 2018 r., tak aby objąć nim wszystkie pojazdy i dokonać aktualizacji, jeżeli zajdzie taka potrzeba, systemu certyfikacji mającego zastosowanie do wagonów towarowych.

6. Certyfikaty wydane zgodnie z ust. 5 są ważne na terenie całej Wspólnoty.

7. Agencja ocenia proces certyfikacji wdrożony zgodnie z ust. 5 i przedkłada Komisji sprawozdanie nie później niż w terminie trzech lat od wejścia w życie odpowiedniego środka.

8. Państwa członkowskie mogą podjąć decyzję o wykonaniu obowiązków związanych z określeniem podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie i wydaniem mu certyfikatu na podstawie przepisów alternatywnych w następujących przypadkach:

- a) pojazdy zarejestrowane w kraju trzecim i utrzymywane zgodnie z prawem tego kraju;
- b) pojazdy używane w ramach sieci lub linii, których szerokość międzytorza różni się od szerokości międzytorza głównej sieci kolejowej we Wspólnocie i w przypadku których spełnienie wymogów, o których mowa w ust. 3, zapewniane jest na mocy międzynarodowych porozumień z krajami trzecimi;
- c) pojazdy określone w art. 2 ust. 2 oraz sprzęt wojskowy i sprzęt służący do transportu specjalnego, wymagającego specjalnego zezwolenia krajowego organu bezpieczeństwa wydanego przed przewozem; w tym przypadku odstępstwa udzielane są na okres nie dłuższy niż pięć lat.

Tego rodzaju środki alternatywne wdrażane są poprzez odstępstwa udzielane przez odpowiedni krajowy organ bezpieczeństwa:

- a) przy rejestrowaniu pojazdów zgodnie z przepisami art. 33 dyrektywy w sprawie interoperacyjności kolei w zakresie określania podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie;
- b) przy wydawaniu certyfikatów bezpieczeństwa i zezwoleń przedsiębiorstwom kolejowym i zarządcom infrastruktury zgodnie z przepisami art. 10 i 11 niniejszej dyrektywy w zakresie określania podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie i wydawania im certyfikatów.

Tego rodzaju odstępstwa są określane i uzasadniane w rocznym sprawozdaniu dotyczącym bezpieczeństwa, o którym mowa w art. 18 niniejszej dyrektywy. Jeżeli okazuje się, że we wspólnotowym systemie kolei podejmowane jest zbędne ryzyko w zakresie bezpieczeństwa, Agencja bezzwłocznie informuje o tym fakcie Komisję. Komisja kontaktuje się z zaangażowanymi stronami oraz, w razie potrzeby, zwraca się do państwa członkowskiego o wycofanie decyzji o odstępstwie.”;

9) W art. 16 ust. 2 wprowadza się następujące zmiany:

- a) lit. a) otrzymuje brzmienie:

„a) zezwalanie na wprowadzanie do eksploatacji podsystemów strukturalnych składających się na system kolei zgodnie z art. 15 dyrektywy w sprawie interoperacyjności kolei oraz kontrolowanie, czy są one eksploatowane i utrzymywane zgodnie z odnośnymi zasadniczymi wymaganiami;”;

b) skreśla się lit. b);

c) lit. g) otrzymuje brzmienie:

„g) nadzór nad prawidłową rejestracją pojazdów w KRP oraz nad dokładnością i aktualizacją zawartych w nim informacji związanych z bezpieczeństwem;”;

10) W art. 18 dodaje się literę w brzmieniu:

„e) odstępstwa zastosowane zgodnie z art. 14a ust. 8.”;

11) Art. 26 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 26

Dostosowywanie załączników

Załączniki są dostosowywane do postępu naukowo-technicznego. Środek ten, mający na celu zmianę innych niż istotne elementów niniejszej dyrektywy, przyjmuje się zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 27 ust. 2a.”;

12) W art. 27 wprowadza się następujące zmiany:

a) dodaje się ustęp w brzmieniu:

„2a. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 5a ust. 1–4 oraz art. 7 decyzji 1999/468/WE, z uwzględnieniem przepisów jej art. 8”;

b) skreśla się ust. 4.

13) W załączniku II skreśla się pkt 3.

Artykuł 2

Wdrożenie i transpozycja

1. Państwa członkowskie wprowadzają w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do stosowania niniejszej dyrektywy do 24 grudnia 2010 r.. Tekst tych przepisów niezwłocznie przedstawiają Komisji.

Środki przyjęte przez państwa członkowskie zawierają odniesienie do niniejszej dyrektywy lub odniesienie takie towarzyszy ich urzędowej publikacji. Metody dokonywania takiego odniesienia ustanawiane są przez państwa członkowskie.

Obowiązki w zakresie transpozycji i wdrożenia niniejszej dyrektywy nie mają zastosowania do Republiki Cypru i Republiki Malty, dopóki na ich terytoriach nie powstanie system kolei.

2. Państwa członkowskie przekazują Komisji teksty głównych przepisów prawa krajowego, które zostały przez nie przyjęte w dziedzinie objętej niniejszą dyrektywą.

Artykuł 3

Wejście w życie

Niniejsza dyrektywa wchodzi w życie następnego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Artykuł 4

Adresaci

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do państw członkowskich.

Sporządzono w Strasburgu 16 grudnia 2008 r.

W imieniu Parlamentu Europejskiego

H.-G. PÖTTERING
Przewodniczący

W imieniu Rady

B. LE MAIRE
Przewodniczący