

Bruksela, 29 kwietnia 2020 r.
(OR. en)

7645/20

Międzyinstytucjonalny numer
referencyjny:
2020/0071 (COD)

TRANS 176
CODEC 321

WNIOSEK

Od:	Sekretarz Generalny Komisji Europejskiej, podpisał dyrektor Jordi AYET PUIGARNAU
Data otrzymania:	29 kwietnia 2020 r.
Do:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Sekretarz Generalny Rady Unii Europejskiej
Nr dok. Kom.:	COM(2020) 179 final
Dotyczy:	Wniosek dotyczący DYREKTYWY PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY zmieniającej dyrektywę (UE) 2016/797 i dyrektywę (UE) 2016/798 w odniesieniu do przedłużenia okresu ich transpozycji

Delegacje otrzymują w załączeniu dokument COM(2020) 179 final.

Załącznik: COM(2020) 179 final



KOMISJA
EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 29.4.2020 r.
COM(2020) 179 final

2020/0071 (COD)

Wniosek

DYREKTYWA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

**zmieniająca dyrektywę (UE) 2016/797 i dyrektywę (UE) 2016/798 w odniesieniu do
przedłużenia okresu ich transpozycji**

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

UZASADNIENIE

1. KONTEKST WNIOSKU

• Przyczyny i cele wniosku

Wniosek stanowi część środków nadzwyczajnych przyjętych przez Komisję w reakcji na nadzwyczajną sytuację spowodowaną pandemią COVID-19.

Inaczej niż zwykle, w dyrektywie (UE) 2016/797 i dyrektywie (UE) 2016/798 wchodzących w skład filaru technicznego czwartego pakietu kolejowego umożliwiono państwom członkowskim wybór dwóch terminów transpozycji¹ – 16 czerwca 2019 r. lub, po powiadomieniu Komisji i Agencji Kolejowej Unii Europejskiej, 16 czerwca 2020 r. Tylko 8 państw członkowskich dokonało transpozycji obu dyrektyw w 2019 r. (BG, FI, FR, GR, IT, NL, RO, SI).

W związku z pandemią COVID-19 większość spośród pozostałych 17 państw członkowskich zwróciła się o przesunięcie terminu transpozycji, twierdząc, że nie będą w stanie uzupełnić niezbędnych przepisów do dnia 16 czerwca 2020 r.

Biorąc pod uwagę nadzwyczajne okoliczności, jest zupełnie zrozumiałe, że ostateczna transpozycja może okazać się niemożliwa przed dniem 16 czerwca 2020 r. Zasadnicze znaczenie ma zapewnienie jasności i pewności prawa, w szczególności dla sektora kolejowego i przedsiębiorstw kolejowych, które są głównymi beneficjentami czwartego pakietu kolejowego. Pandemia COVID-19 wybuchła na ostatnim etapie przyjmowania krajowych środków wykonawczych. Państwa członkowskie powinny mimo wszystko być w stanie zakończyć ten proces w dodatkowym okresie trzech miesięcy. W związku z tym Komisja uważa, że krótkie przesunięcie terminu o trzy miesiące jest rozsądne.

Zgodnie z dyrektywą (UE) 2016/797 i dyrektywą (UE) 2016/798 przyjęto szereg aktów wykonawczych i aktów delegowanych. Ze względu na podwójny termin transpozycji w aktach tych wprowadzono odpowiednie przepisy przejściowe i daty wejścia w życie. Komisja proponuje zestaw zmian do aktów wykonawczych w celu dostosowania ich do przedłużenia terminów transpozycji w następstwie przyjęcia dyrektywy będącej przedmiotem niniejszego wniosku. W przypadku odnośnych aktów delegowanych² obowiązująca procedura określona w art. 6 dyrektywy (UE) 2016/798 nie pozwoliłaby na dostosowanie się na czas do przedłużenia terminów transpozycji. W związku z tym we wniosku przewidziano podstawę prawną i uproszczoną procedurę dodatkowego dostosowania. Zapewni to spójne ramy prawne i wdrożenie filaru technicznego czwartego pakietu kolejowego.

Niniejsza inicjatywa nie stanowi części programu sprawności i wydajności regulacyjnej (REFIT).

¹ Art. 57 dyrektywy (UE) 2016/797 w sprawie interoperacyjności systemu kolei w Unii Europejskiej oraz art. 33 dyrektywy (UE) 2016/798 w sprawie bezpieczeństwa kolei.

² Rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2018/761 z dnia 16 lutego 2018 r. ustanawiające wspólne metody oceny bezpieczeństwa w odniesieniu do nadzoru sprawowanego przez krajowe organy ds. bezpieczeństwa po wydaniu jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa lub autoryzacji w zakresie bezpieczeństwa na podstawie dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/798 i uchylające rozporządzenie Komisji (UE) nr 1077/2012 (Dz.U. L 129 z 25.5.2018, s. 16).

Rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2018/762 z dnia 8 marca 2018 r. ustanawiające wspólne metody oceny bezpieczeństwa w odniesieniu do wymogów dotyczących systemu zarządzania bezpieczeństwem na podstawie dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/798 oraz uchylające rozporządzenia Komisji (UE) nr 1158/2010 i (UE) nr 1169/2010 (Dz.U. L 129 z 25.5.2018, s. 26).

- **Spójność z przepisami obowiązującymi w tej dziedzinie polityki**

Propozycje są spójne z ogólnymi środkami nadzwyczajnymi, które Komisja wprowadza w celu złagodzenia i przezwyciężenia negatywnych skutków pandemii COVID-19.

Przyjęcie niniejszych środków ma zasadnicze znaczenie dla zapewnienia ciągłości transportu towarowego i osobowego.

- **Spójność z innymi politykami Unii**

Skuteczne funkcjonowanie rynku wewnętrznego kolei, swobodny przepływ podstawowych towarów, pasażerów i pracowników oraz powiązane usługi zależą od wyników gospodarczych przedsiębiorstw kolejowych, zarządców infrastruktury i sektora kolejowego, a także od dobrze funkcjonujących ram prawnych i administracyjnych. Negatywne skutki gospodarcze obecnej pandemii COVID-19 mogą stanowić zagrożenie dla kondycji finansowej przedsiębiorstw kolejowych i zarządców infrastruktury oraz wywierać poważny negatywny wpływ na system transportowy i całą gospodarkę.

Komisja opracowała koncepcję „uprzywilejowanych korytarzy” w celu utrzymania otwartych granic dla transportu towarowego i zmniejszenia opóźnień w ruchu. Wydano wytyczne dotyczące praw pasażerów, które będą dodatkowo aktualizowane w celu uwzględnienia dalszych zmian ogólnej sytuacji.

Wprowadzenie zmian w dyrektywach ma na celu rozwiązanie głównych obecnych problemów państw członkowskich, przedsiębiorstw kolejowych, zarządców infrastruktury i sektora kolejowego i dlatego jest ono niezwykle ważne.

2. PODSTAWA PRAWNA, POMOCNICZOŚĆ I PROPORCJONALNOŚĆ

- **Podstawa prawna**

Podstawą niniejszej inicjatywy jest art. 91 ust. 1 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej.

- **Pomocniczość (w przypadku kompetencji niewyłącznych)**

Cel wniosku nie może zostać osiągnięty w sposób wystarczający przez państwa członkowskie, ponieważ są one związane ustaleniami dotyczącymi transpozycji zawartymi we wspomnianych dyrektywach i nie mogą ich jednostronnie zmienić. Cel ten może zostać osiągnięty jedynie poprzez zmianę samych dyrektyw przez współprawodawcę.

- **Proporcjonalność**

Wniosek jest proporcjonalny do problemów wynikających z kryzysu i nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia celu, jakim jest złagodzenie wpływu obecnej pandemii COVID-19 na cele transpozycji dyrektyw.

- **Wybór instrumentu**

Aby osiągnąć ten cel, instrument prawny powinien mieć taką samą formę jak instrument, który ma zostać zmieniony. Głównym celem wniosku jest zmiana terminu transpozycji na życzenie państw członkowskich.

3. WYNIKI OCEN *EX POST*, KONSULTACJI Z ZAINTERESOWANYMI STRONAMI I OCEN SKUTKÓW

- **Oceny *ex post*/oceny adekwatności obowiązującego prawodawstwa**

Niniejszy środek jest środkiem nadzwyczajnym, który jest uruchamiany z powodu nagłego i nieprzewidywalnego wybuchu pandemii i rozprzestrzeniania się wirusa COVID-19. Z tego powodu środek ten nie jest istotny dla programu sprawności i wydajności regulacyjnej i nie przeprowadzono oceny *ex post*.

- **Konsultacje z zainteresowanymi stronami**

Ze względu na pilny charakter sprawy nie przeprowadzono oficjalnych konsultacji z zainteresowanymi stronami. Jednak zarówno władze państw członkowskich, jak i zainteresowane strony wezwały Komisję do przyjęcia wniosku w sprawie odpowiednich środków w związku ze wspomnianymi dyrektywami.

- **Gromadzenie i wykorzystanie wiedzy eksperckiej**

Jak wyjaśniono, właściwe zgromadzenie wiedzy fachowej nie było możliwe ze względu na pilny charakter sytuacji. Komisja wprowadza środki nadzwyczajne na podstawie dowodów naukowych dotyczących rozwoju sytuacji epidemiologicznej.

- **Ocena skutków**

Z uwagi na pilny charakter sytuacji nie można było przeprowadzić oceny skutków.

- **Sprawność regulacyjna i uproszczenie**

Nie dotyczy.

- **Prawa podstawowe**

Brak wpływu na prawa podstawowe.

4. WPLYW NA BUDŻET

Nie dotyczy.

5. ELEMENTY FAKULTATYWNE

- **Plany wdrożenia i monitorowanie, ocena i sprawozdania**

W celu zapewnienia właściwego wdrożenia proponowanego środka, który ma również bezpośredni wpływ na jasność prawa w odniesieniu do sektora kolejowego, Komisja proponuje wprowadzenie klauzuli notyfikacji dla państw członkowskich, które zdecydują się na przedłużenie terminu transpozycji do dnia 16 września 2020 r.

- **Dokumenty wyjaśniające (w przypadku dyrektyw)**

Nie dotyczy.

Wniosek

DYREKTYWA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY**zmieniająca dyrektywę (UE) 2016/797 i dyrektywę (UE) 2016/798 w odniesieniu do przedłużenia okresu ich transpozycji**

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 91 ust. 1,

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

po przekazaniu projektu aktu ustawodawczego parlamentom narodowym,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego¹,uwzględniając opinię Komitetu Regionów²

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Zgodnie z art. 57 ust. 1 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/797³ oraz art. 33 ust. 1 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/798⁴ państwa członkowskie powinny były do dnia 16 czerwca 2019 r. wprowadzić w życie swoje przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania odpowiednich przepisów dyrektyw. Zgodnie z art. 57 ust. 2 dyrektywy (UE) 2016/797 i art. 33 ust. 2 dyrektywy (UE) 2016/798 państwa członkowskie miały jednak możliwość przedłużenia okresu transpozycji o rok.
- (2) Siedemnaście państw członkowskich powiadomiło Komisję i Agencję Kolejową Unii Europejskiej („Agencja”) o przedłużeniu terminu transpozycji dyrektyw (UE) 2016/797 i (UE) 2016/798 do dnia 16 czerwca 2020 r.
- (3) Ze względu na nadzwyczajną i nieprzewidywalną sytuację spowodowaną pandemią COVID-19 niektóre z tych państw członkowskich napotykają trudności w zakończeniu prac legislacyjnych w wyznaczonym terminie transpozycji i w związku z tym grozi im niedotrzymanie tego terminu. Mogłoby ono skutkować niepewnością prawa dla sektora kolejowego, organów krajowych i Agencji w odniesieniu do prawodawstwa mającego zastosowanie do bezpieczeństwa i interoperacyjności kolei.

¹ Dz.U. C z , s. .² Dz.U. C z , s. .³ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/797 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei w Unii Europejskiej (wersja przekształcona) (Dz.U. L 138 z 26.5.2016, s. 44).⁴ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/798 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie bezpieczeństwa kolei (wersja przekształcona) (Dz.U. L 138 z 26.5.2016, s. 102).

Niezdolność niektórych państw członkowskich do dokonania transpozycji dyrektyw spowodowana pandemią COVID-19 ma szkodliwe skutki dla sektora kolejowego.

- (4) Konieczne jest zapewnienie jasności i pewności prawa dla sektora kolejowego poprzez umożliwienie państwom członkowskim, w stosownych przypadkach, dalszego stosowania – począwszy od dnia 16 czerwca 2020 r. i przez określony czas – dyrektywy 2004/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady⁵ oraz dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE⁶.
- (5) Ponieważ pandemia COVID-19 wybuchła na ostatnim etapie przyjmowania krajowych środków wykonawczych, państwom członkowskim należy przyznać dodatkowy okres trzech miesięcy na zakończenie procesu transpozycji.
- (6) Terminy transpozycji dyrektyw (UE) 2016/797 i (UE) 2016/798 należy przedłużyć o trzy miesiące, do dnia 16 września 2020 r. Terminy uchylecia dyrektywy 2004/49/WE i dyrektywy 2008/57/WE, określone odpowiednio w art. 58 dyrektywy (UE) 2016/797 i art. 34 dyrektywy (UE) 2016/798, należy odpowiednio dostosować.
- (7) Na podstawie dyrektywy (UE) 2016/798 przyjęto szereg aktów delegowanych odzwierciedlających poprzednie terminy transpozycji. W obecnej sytuacji akty te należy dostosować do nowego terminu transpozycji. Należy przewidzieć procedurę uproszczoną w przypadku szczególnie pilnej potrzeby zmiany aktu delegowanego.
- (8) Należy odpowiednio zmienić dyrektywy (UE) 2016/797 i (UE) 2016/798.
- (9) Aby umożliwić szybkie zastosowanie środków przewidzianych w niniejszej dyrektywie, powinna ona wejść w życie następnego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

Artykuł 1

W dyrektywie (UE) 2016/797 wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w art. 57 dodaje się ust. 2a w brzmieniu:
„2a. Państwa członkowskie, które przedłużyły okres transpozycji zgodnie z ust. 2, mogą go dodatkowo przedłużyć do dnia [16 września 2020] r. Ich środki transpozycji stosuje się od tego dnia. Te państwa członkowskie powiadamiają o tym Agencję i Komisję najpóźniej w dniu następującym po dniu wejścia w życie dyrektywy (UE) 2020/[...].”;
- 2) w art. 58 akapit pierwszy:
datę „16 czerwca 2020 r.” zastępuje się datą „16 września 2020 r.”.

⁵ 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).

⁶ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE z dnia 17 czerwca 2008 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie (Dz.U. L 191 z 18.7.2008, s. 1).

Artykuł 2

W dyrektywie (UE) 2016/798 wprowadza się następujące zmiany:

- 1) dodaje się art. 6a w brzmieniu:

„Artykuł 6a

Dostosowanie CSM do zmienionych terminów

Komisja jest upoważniona do przyjęcia aktów delegowanych zgodnie z art. 27 ust. 7 w celu dostosowania dat rozpoczęcia stosowania aktów delegowanych przyjętych na podstawie art. 6 ust. 6 do terminu transpozycji określonego w art. 33 ust. 2a.”;

- 2) w art. 27 dodaje się ust. 7 w brzmieniu:

„7. Na zasadzie odstępstwa od ust. 1–6 uprawnienia do przyjęcia aktów delegowanych na podstawie art. 6a powierza się Komisji od dnia [*data wejścia w życie dyrektywy (UE) 2020/...*] r. do dnia [*16 września 2020*] r. Zastosowanie ma procedura przewidziana w art. 27a.”;

- 3) w art. 27 dodaje się ust. 8 w brzmieniu:

„8. Na zasadzie odstępstwa od ust. 2–6 oraz bez uszczerbku dla przepisów ust. 7, w przypadku gdy jest to uzasadnione szczególnie pilną potrzebą, do aktów delegowanych przyjmowanych na podstawie niniejszego artykułu ma zastosowanie procedura przewidziana w art. 27a.”;

- 4) dodaje się art. 27a w brzmieniu:

„Artykuł 27a

Tryb pilny

1. Akty delegowane przyjęte w trybie niniejszego artykułu wchodzą w życie niezwłocznie i mają zastosowanie, dopóki nie zostanie wyrażony sprzeciw zgodnie z ust. 3.
2. Niezwłocznie po przyjęciu aktu delegowanego na podstawie niniejszego artykułu Komisja przekazuje ten akt równocześnie Parlamentowi Europejskiemu i Radzie oraz podaje powody zastosowania trybu pilnego.
3. Parlament Europejski lub Rada mogą wyrazić sprzeciw wobec aktu delegowanego zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 27 ust. 6. W takim przypadku Komisja uchyla akt natychmiast po powiadomieniu jej przez Parlament Europejski lub Radę o decyzji o sprzeciwie.”;

- 5) w art. 33 dodaje się ust. 2a w brzmieniu:

„2a. Państwa członkowskie, które przedłużyły okres transpozycji zgodnie z ust. 2, mogą go dodatkowo przedłużyć do dnia [*16 września 2020*] r. Ich środki transpozycji stosuje się od tego dnia. Te państwa członkowskie powiadamiają o tym Agencję i Komisję najpóźniej w dniu następującym po dniu wejścia w życie dyrektywy (UE) 2020/[...].”;

- 6) w art. 34 akapit pierwszy:

datę „16 czerwca 2020 r.” zastępuje się datą „16 września 2020 r.”.

Artykuł 3

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

Artykuł 4

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do państw członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia [...] r.

*W imieniu Parlamentu Europejskiego
Przewodniczący*

*W imieniu Rady
Przewodniczący*