



**RADA
UNII EUROPEJSKIEJ**

**Bruksela, 28 października 2010 r. (29.10)
(OR. en)**

15582/10

TRANS 297

PISMO PRZEWODNIE

Od: Komisja Europejska
Data otrzymania: 25 października 2010 r.
Do: Pierre de BOISSIEU, Sekretarz Generalny Rady Unii Europejskiej
Dotyczy: Projekt dotyczący DECYZJA KOMISJI z dnia [...] r. dotycząca technicznej specyfikacji interoperacyjności odnoszącej się do podsystemu „Tabor kolejowy – hałas” transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych

Delegacje otrzymują w załączeniu dokument Komisji D009791/03.

Załącznik: D009791/03



KOMISJA EUROPEJSKA

Bruksela, dnia [...] r.
C(2010) XXX

D009791/03

Projekt

DECYZJA KOMISJI

z dnia [...] r.

**dotycząca technicznej specyfikacji interoperacyjności odnoszącej się do podsystemu
„Tabor kolejowy – hałas” transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych**

Projekt

DECYZJA KOMISJI

z dnia [...] r.

dotycząca technicznej specyfikacji interoperacyjności odnoszącej się do podsystemu „Tabor kolejowy – hałas” transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE z dnia 17 czerwca 2008 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie¹, w szczególności jej art. 6 ust. 1;

uwzględniając zalecenie Europejskiej Agencji Kolejowej (nr ERA/REC/02-2010/INT) z dnia 30 marca 2010 r.,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Artykuł 12 rozporządzenia (WE) nr 881/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r.² wymaga, aby Europejska Agencja Kolejowa (zwana dalej „Agencją”) zapewniała, że techniczne specyfikacje interoperacyjności (zwane dalej „TSI”) będą dostosowywane do postępu technicznego i trendów rynkowych oraz do wymagań społecznych, a także, aby proponowała Komisji niezbędne jej zdaniem zmiany do TSI.
- (2) Decyzją C(2007)3371 z dnia 13 lipca 2007 r. Komisja udzieliła Agencji mandatu ramowego w celu przeprowadzenia pewnych działań na mocy dyrektywy Rady 96/48/WE z dnia 23 lipca 1996 r. w sprawie interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości³ oraz dyrektywy 2001/16/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 19 marca 2001 r. w sprawie interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych⁴. Zgodnie z warunkami wspomnianego mandatu ramowego Agencja została wezwana do przeprowadzenia ograniczonego przeglądu TSI „Tabor kolejowy – hałas” (zwanej dalej „TSI „Hałas”), przyjętej decyzją Komisji 2006/66/WE z dnia 23 grudnia 2005 r.⁵

¹ Dz.U. L 191 z 18.7.2008, s. 1.

² Dz.U. L 220 z 21.6.2004, s. 3.

³ Dz.U. L 235 z 17.9.1996, s. 6.

⁴ Dz.U. L 110 z 20.4.2001, s. 1.

⁵ Dz.U. L 37 z 8.02.2006, s. 1.

- (3) Tor odniesienia, którego zastosowanie jest obowiązkowe zgodnie z TSI „Hałas”, nie jest dostępny w każdym państwie członkowskim, przy czym nie ma możliwości zobowiązania państw członkowskich do utworzenia takiego toru. Przeszkodziło to w rozwoju równych szans dla wszystkich podmiotów w Unii Europejskiej i stworzyło obciążenie finansowe większe od przewidzianego w pierwotnej decyzji. Zarówno Komisja, jak i Agencja otrzymywały sygnały o licznych problemach związanych z dostępnością toru odniesienia, metodami badawczymi i kosztami badań.
- (4) Niniejszą decyzją Komisja zamierza doprecyzować zakres odpowiedzialności dotyczący toru odniesienia, umożliwić przeprowadzanie badań na torze niespełniającym warunków toru odniesienia przy jednoczesnym zapewnieniu prawidłowego gromadzenia i rejestrowania porównywalnych danych do celów przyszłego przeglądu TSI, ograniczyć wymaganie dotyczące zgodności ciężaru dowodu w przypadku niewielkich partii pojazdów oraz uwzględnić najnowsze postępy w zakresie normy ISO EN 3095.
- (5) Wartości dopuszczalne hałasu oraz zakres pozostaną niezmiennione. Niniejsza decyzja stanowi zatem jedynie ograniczony przegląd TSI „Hałas” i nie uniemożliwia pełnego przeglądu TSI „Hałas” przewidzianego w sekcji 7 TSI.
- (6) Ze względu na przejrzystość i prostotę lepszym rozwiązaniem jest zastąpienie decyzji 2006/66/WE w całości.
- (7) W związku z powyższym decyzja 2006/66/WE powinna zostać uchylona.
- (8) Środki przewidziane w niniejszej decyzji są zgodne z opinią komitetu ustanowionego na mocy art. 29 ust. 1 dyrektywy 2008/57/WE,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

1. Przyjmuje się poprawioną wersję technicznej specyfikacji interoperacyjności (zwanej dalej „TSI”) dotyczącej podsystemu „Tabor kolejowy – hałas” transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych, o której mowa w art. 6 ust. 1 dyrektywy 2008/57/WE, przedstawioną w załączniku.

2. TSI ma zastosowanie do taboru kolejowego transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych, jak określono w załączniku I do dyrektywy 2008/57/WE.

Ma ona zastosowanie do nowego i istniejącego taboru kolejowego, jak określono w sekcji 7 załącznika.

Artykuł 2

Jeżeli umowy zawierają wymaganie dotyczące dopuszczalnych wielkości emisji hałasu, państwa członkowskie informują o takich umowach Komisję w terminie sześciu miesięcy od daty wejścia w życie niniejszej decyzji, o ile nie zostały one uprzednio zgłoszone na mocy decyzji 2006/66/WE.

Należy informować o następujących rodzajach umów:

- a) umowy krajowe, zawarte pomiędzy państwami członkowskimi a przedsiębiorstwami kolejowymi lub zarządcami infrastruktury, zarówno stałe, jak i tymczasowe, konieczne ze względu na specyfikę lub lokalny charakter planowanych usług transportowych;
- b) umowy dwustronne lub wielostronne, zawarte między przedsiębiorstwami kolejowymi, zarządcami infrastruktury lub organami ds. bezpieczeństwa, które zapewniają znaczący zakres interoperacyjności lokalnej lub regionalnej;
- c) umowy międzynarodowe, zawarte między jednym lub większą liczbą państw członkowskich a przynajmniej jednym państwem trzecim, lub między przedsiębiorstwami kolejowymi lub zarządcami infrastruktury państw członkowskich a przynajmniej jednym przedsiębiorstwem kolejowym lub zarządcą infrastruktury państwa trzeciego, które zapewniają znaczący zakres interoperacyjności lokalnej lub regionalnej.

Artykuł 3

Procedury w zakresie oceny zgodności, przydatności do stosowania i weryfikacji WE, o których mowa w sekcji 6 załącznika do niniejszej decyzji, są oparte o moduły określone w decyzji Komisji [...].⁶

Artykuł 4

Komisja opracowuje przegląd i aktualizację niniejszej TSI i wydaje odpowiednie zalecenia komitetowi, o którym mowa w art. 29 dyrektywy 2008/57/WE („komitet RIS”), w celu uwzględnienia postępu technologicznego lub wymagań społecznych, zgodnie z procedurą określoną w pkt 7.2 załącznika do niniejszej decyzji.

Artykuł 5

Uchyła się decyzję Komisji 2006/66/WE⁷. Jej postanowienia pozostają jednak w mocy w odniesieniu do utrzymania projektów zatwierdzonych zgodnie z TSI załączoną do tej decyzji oraz, jeśli wnioskodawca nie zażąda zastosowania tej decyzji, w odniesieniu do projektów dotyczących nowych pojazdów i odnawiania lub modernizacji istniejących pojazdów, które znajdują się w zaawansowanym stadium realizacji lub stanowią przedmiot umowy, która jest w trakcie wykonania w dniu powiadomienia o niniejszej decyzji.

Artykuł 6

Niniejsza decyzja skierowana jest do państw członkowskich.

⁶ Należy wypełnić po przyjęciu stosownej decyzji.

⁷ Dz.U. L 37 z 8.02.2006, s. 1.

Sporządzono w Brukseli dnia [...] r.

*W imieniu Komisji
Przewodniczący
[...]*