KOMISJA
EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 14.7.2025 r.
COM(2025) 384 final

# SPRAWOZDANIE KOMISJI DLA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

## na temat postępów na drodze ku interoperacyjności systemu kolei Unii i funkcjonowania Agencji Kolejowej Unii Europejskiej w tym kontekście

# SPRAWOZDANIE KOMISJI DLA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

## na temat postępów na drodze ku interoperacyjności systemu kolei Unii i funkcjonowania Agencji Kolejowej Unii Europejskiej w tym kontekście

## Wprowadzenie

Art. 53 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/797 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei w Unii Europejskiej[1] zobowiązuje Komisję do składania sprawozdań z postępów na drodze ku interoperacyjności systemu kolei Unii i funkcjonowania Agencji Kolejowej Unii Europejskiej („Agencja") w tym kontekście od czasu wejścia w życie dyrektywy.

Niniejsze, pierwsze tego rodzaju sprawozdanie, obejmuje okres od dnia 16 czerwca 2016 r. do dnia 30 czerwca 2024 r.

Ponadto art. 53 ust. 1 stanowi, że sprawozdanie ma również zawierać ocenę wdrażania i użytkowania rejestrów na mocy rozdziału VII – tj. europejskiego rejestru pojazdów (EVR), europejskiego rejestru dopuszczonych typów pojazdów (ERATV) i rejestru infrastruktury (RINF) – oraz analizę przypadków określonych w art. 7 (tj. przypadków niestosowania specyfikacji technicznych interoperacyjności (TSI) dotyczących poszczególnych projektów).

W artykule tym poleca się również Komisji przeprowadzenie analizy stosowania rozdziału V, tj. decyzji podmiotów udzielających zezwolenia, Agencji lub krajowych organów ds. bezpieczeństwa w sprawie wprowadzania do obrotu pojazdów kolejowych i dopuszczania do eksploatacji stałych urządzeń kolejowych oraz zatwierdzania przez Agencję projektów dotyczących urządzeń przytorowych europejskiego systemu zarządzania ruchem kolejowym (ERTMS). Oceny koncentrują się w szczególności na funkcjonowaniu porozumień o współpracy zawartych między Agencją a krajowymi organami ds. bezpieczeństwa w celu ułatwienia wspólnego podejmowania decyzji.

Szczegółowe informacje na temat działalności Agencji oraz postępów osiągniętych w zakresie bezpieczeństwa i interoperacyjności kolei są zawarte w sprawozdaniach na temat bezpieczeństwa i interoperacyjności, które Agencja publikuje co dwa lata na podstawie art. 35 ust. 4 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/796 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie Agencji Kolejowej Unii Europejskiej i uchylenia rozporządzenia (WE) nr 881/2004[2].

Niniejsze sprawozdanie ma na celu uniknięcie powielania oceny i sprawozdawczości wymaganych na podstawie art. 82 rozporządzenia (UE) 2016/796, w ramach którego Komisja oceni funkcjonowanie Agencji, w odniesieniu do dualnego systemu, w ramach którego krajowe organy ds. bezpieczeństwa i Agencja wydają zezwolenia, certyfikaty i zatwierdzenia.

---

[1] Dz.U. L 138 z 26.5.2016, s. 44, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2016/797/.

[2] Dz.U. L 138 z 26.5.2016, s. 1, ELI: https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2016/796/.

Państwa członkowskie transponowały dyrektywę (UE) 2016/797 w trzech etapach. Zgodnie z art. 57 ust. 1 dyrektywy środki mające na celu wypełnienie obowiązków, o których mowa w tym artykule, powinny były zostać przyjęte do dnia 16 czerwca 2019 r. Art. 57 ust. 2 umożliwił jednak państwom członkowskim, po powiadomieniu Komisji i Agencji, wydłużenie tego terminu do dnia 16 czerwca 2020 r. W ramach środków nadzwyczajnych przyjętych w odpowiedzi na pandemię COVID-19 wprowadzono dodatkowy termin transpozycji przypadający w dniu 31 października 2020 r. Komisja sprawdziła kompletność powiadomień państw członkowskich, dotyczących sposobu transpozycji dyrektywy (UE) 2016/797. Na podstawie wyników weryfikacji kompletności wszczęto 13 postępowań w sprawie uchybienia zobowiązaniom państwa członkowskiego w związku z niezgłoszeniem środków transpozycji. Po tym, jak większość państw członkowskich zgłosiła dodatkowe teksty prawne, do maja 2025 r. Komisja zamknęła 12 z 13 postępowań.

W przypadku sześciu państw członkowskich zakończono weryfikacje zgodności dotyczące transpozycji dyrektywy (UE) 2016/797 wraz z kwestionariuszami w systemie EU Pilot, odpowiedzi na które obecnie ocenia Komisja. W pozostałych państwach członkowskich trwają weryfikacje zgodności przepisów w celu oceny zgodności i potrzeby wysłania kwestionariuszy w systemie EU Pilot lub otwarcia postępowań w sprawie uchybienia zobowiązaniom państwa członkowskiego.

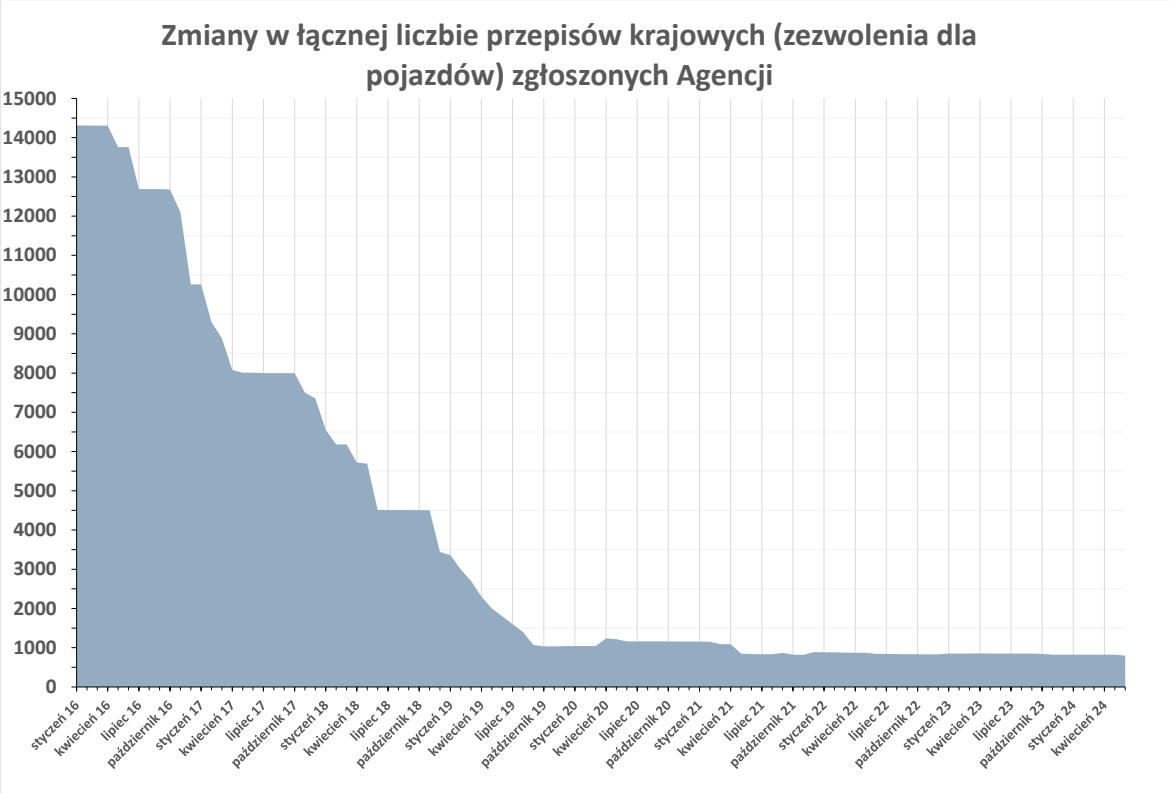
W ramach innych obszarów prac do końca okresu przejściowego (31 października 2020 r.) Komisja przeprowadziła szeroko zakrojone konsultacje z odpowiednimi zainteresowanymi stronami na potrzeby niniejszego pierwszego sprawozdania.

## 1. Uchylenie przepisów krajowych

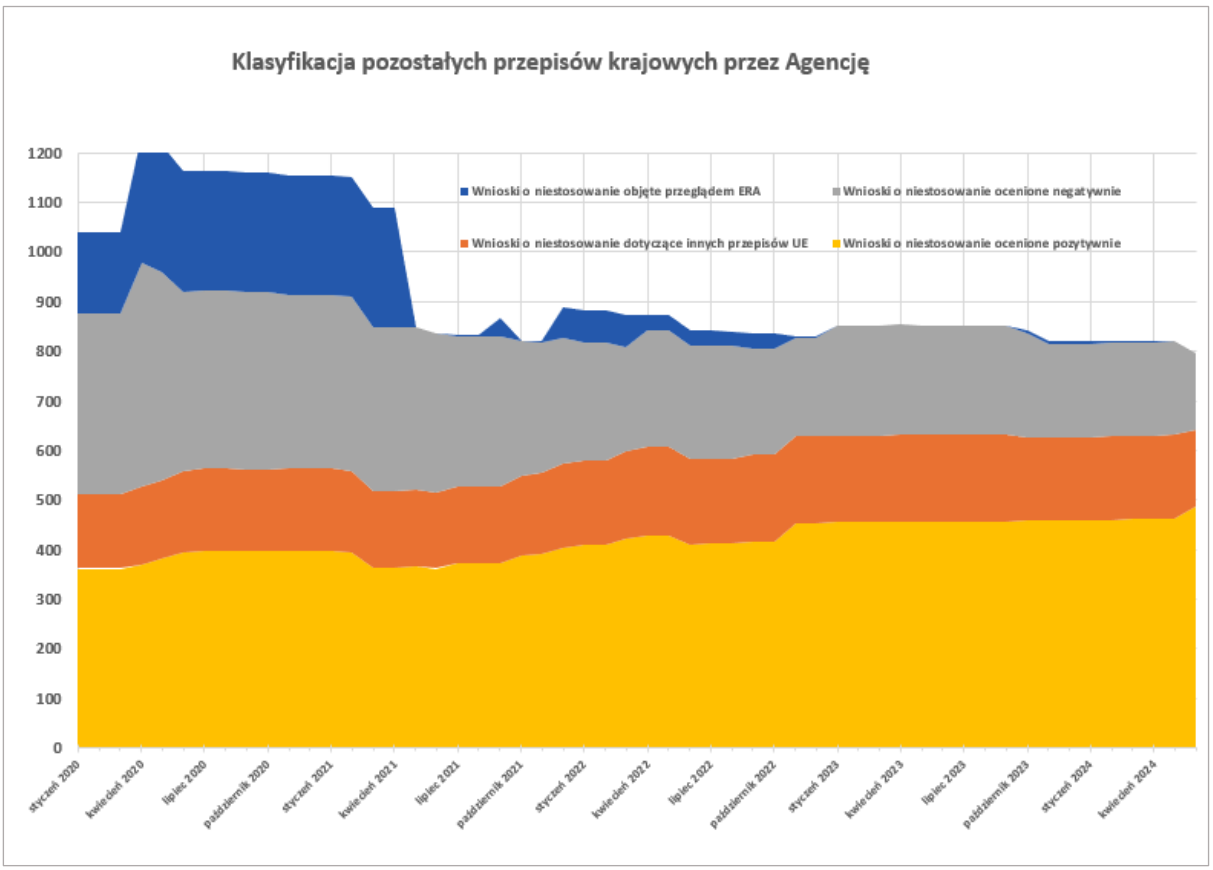
W czerwcu 2024 r. Agencja obliczyła, że nadal istniało 796 przepisów krajowych mających zastosowanie w państwach członkowskich wchodzących w zakres art. 14 dyrektywy (UE) 2016/797, tj. przepisów dotyczących zezwoleń dla pojazdów i urządzeń stałych (dawniej określanych łącznie jako krajowe przepisy techniczne), w państwach członkowskich UE, co oznacza spadek z 13 459 w styczniu 2016 r. Postępy w uchylania krajowych przepisów dotyczących zezwoleń dla pojazdów od 2016 r. przedstawia Rys. 1, a szczegółowe informacje na temat postępów od 2020 r. przedstawia Rys. 2. Należy zauważyć, że uchylanie pozostałości przepisów krajowych jest nadal na wczesnym etapie. Oznacza to, że w przypadku niektórych państw Agencja nadal ocenia pierwszy zestaw przepisów zgłoszonych na podstawie art. 14 ust. 1 lit. a) dyrektywy (UE) 2016/797.

Krajowe przepisy bezpieczeństwa – te brane pod uwagę przy wydawaniu przez Agencję jednolitych certyfikatów bezpieczeństwa – są zgłaszane Komisji i Agencji na podstawie art. 8 dyrektywy (UE) 2016/798[3], a zatem nie wchodzą w zakres niniejszego sprawozdania dotyczącego interoperacyjności.

[3] Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/798 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie bezpieczeństwa kolei, Dz.U. L 138 z 26.5.2016, s. 102, ELI: https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/2016/798/.




*Rys. 1: Postępy w uchylaniu krajowych przepisów dotyczących zezwoleń dla pojazdów w okresie od stycznia 2016 r. do czerwca 2024 r. (UE-28, w tym Zjednoczone Królestwo, do końca 2019 r.; Źródło: ERA)*



*Rys. 2: Uchylanie krajowych przepisów dotyczących zezwoleń dla pojazdów w odniesieniu do pozostałych przepisów między styczniem 2020 r. a czerwcem 2024 r., UE-27 (źródło: ERA)*

## 2. Przegląd TSI w 2023 r.

Na dzień dzisiejszy przyjęto i dokonano przeglądu 11 TSI w drodze rozporządzeń Komisji i rozporządzeń wykonawczych Komisji. Te trzy funkcjonalne i osiem strukturalnych TSI stanowią techniczne ramy regulacyjne dla podsystemów kolejowych. Funkcjonalne TSI obejmują ruch kolejowy (OPE[4]), aplikacje telematyczne (tj. komputerowe/skomputeryzowane) dla przewozów pasażerskich (TAP[5]) oraz aplikacje telematyczne dla przewozów towarowych (TAF[6]). TSI strukturalne obejmują infrastrukturę (INF[7]), energię (ENE[8]), bezpieczeństwo w tunelach kolejowych (SRT[9]), dostępność dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej możliwości poruszania się (PRM[10]), lokomotywy i wagony pasażerskie (LOC&PAS[11]),

---

[4] Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2019/773 z dnia 16 maja 2019 r. w sprawie technicznej specyfikacji interoperacyjności w zakresie podsystemu „Ruch kolejowy" systemu kolei w Unii Europejskiej i uchylające decyzję 2012/757/UE, Dz.U. L 139I z 27.5.2019, s. 5, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/773/.

[5] Rozporządzenie Komisji (UE) nr 454/2011 z dnia 5 maja 2011 r. w sprawie technicznej specyfikacji interoperacyjności odnoszącej się do podsystemu „Aplikacje telematyczne dla przewozów pasażerskich" transeuropejskiego systemu kolei, Dz.U. L 123 z 12.5.2011, s. 11, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2011/454/.

[6] Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1305/2014 z dnia 11 grudnia 2014 r. dotyczące technicznej specyfikacji interoperacyjności odnoszącej się do podsystemu aplikacji telematycznych dla przewozów towarowych wchodzącego w skład systemu kolei w Unii Europejskiej i uchylające rozporządzenie (WE) nr 62/2006, Dz.U. L 356 z 12.12.2014, s. 438, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/1305/.

[7] Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1299/2014 z dnia 18 listopada 2014 r. dotyczące technicznych specyfikacji interoperacyjności podsystemu „Infrastruktura" systemu kolei w Unii Europejskiej, Dz.U. L 356 z 12.12.2014, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/1299/.

[8] Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1301/2014 z dnia 18 listopada 2014 r. w sprawie technicznych specyfikacji interoperacyjności podsystemu „Energia" systemu kolei w Unii, Dz.U. L 356 z 12.12.2014, s. 179, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/1301/.

[9] Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1303/2014 z dnia 18 listopada 2014 r. w sprawie technicznej specyfikacji interoperacyjności w zakresie aspektu „Bezpieczeństwo w tunelach kolejowych" systemu kolei w Unii Europejskiej, Dz.U. L 356 z 12.12.2014, s. 394, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/1303/.

[10] Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1300/2014 z dnia 18 listopada 2014 r. w sprawie technicznych specyfikacji interoperacyjności odnoszących się do dostępności systemu kolei Unii dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej możliwości poruszania się, Dz.U. L 356 z 12.12.2014, s. 110, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/1300/.

[11] Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1302/2014 z dnia 18 listopada 2014 r. w sprawie technicznej specyfikacji interoperacyjności odnoszącej się do podsystemu „Tabor – lokomotywy i wagony pasażerskie" systemu kolei w Unii Europejskiej, Dz.U. L 356 z 12.12.2014, s. 228, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/1302/.

wagony towarowe (WAG[12]), hałas powodowany przez tabor kolejowy (NOI[13]) oraz sterowanie ruchem kolejowym (CCS[14]).

Od czerwca 2016 r. przeprowadzono dwa główne cykle przeglądu TSI. Ponadto, w następstwie szeroko zakrojonych konsultacji z zainteresowanymi stronami, w sierpniu 2024 r. zwrócono się do Agencji o przedstawienie zaleceń dotyczących przyszłych przeglądów TSI (opracowanie wieloletniego planu przyszłych cykli przeglądu TSI do 2030 r. w celu przygotowania TSI dla nowych technologii), zamknięcia kwestii, które pozostają otwarte, w przypadku gdy przepisy krajowe nadal mają zastosowanie, lub dodania obszarów uwzględnionych w niewystarczającym stopniu w poprzednich wersjach TSI.

W 2019 r. dokonano przeglądu wszystkich TSI[15] w celu dostosowania ich do czwartego pakietu kolejowego. Jedynie TSI „Ruch kolejowy" poddano bardziej dogłębnemu przeglądowi.

W 2023 r. dokonano przeglądu ośmiu TSI w celu osiągnięcia wyższych poziomów interoperacyjności. Ponadto przekształcono rozporządzenie Komisji w sprawie TSI „Sterowanie" i zmieniono rozporządzenia Komisji w sprawie TSI „Tabor – lokomotywy i wagony pasażerskie", „Tabor – wagony towarowe", „Ruch kolejowy", „Infrastruktura", „Energia" i „Osoby o ograniczonej możliwości poruszania się". Rys. 3 podsumowuje konkretne przypadki i kwestie, które pozostają otwarte po tych przeglądach.

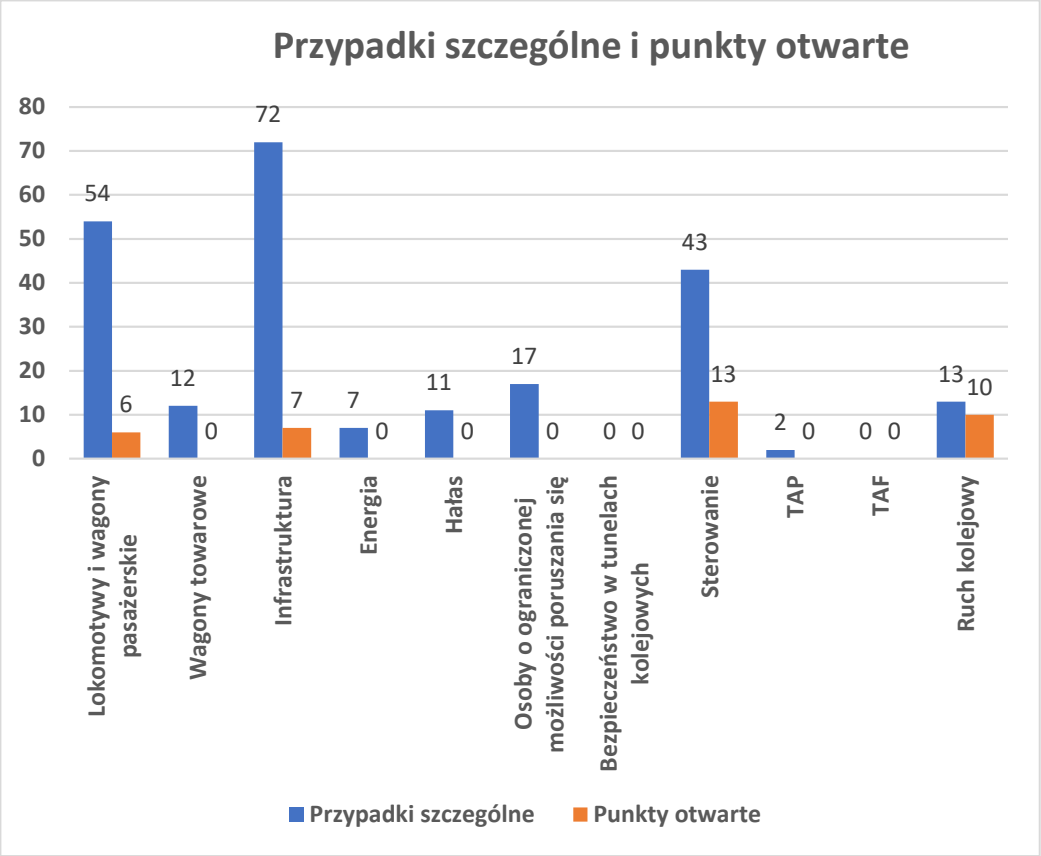
---

[12] Rozporządzenie Komisji (UE) nr 321/2013 z dnia 13 marca 2013 r. dotyczące technicznej specyfikacji interoperacyjności odnoszącej się do podsystemu „Tabor – wagony towarowe" systemu kolei w Unii Europejskiej i uchylające decyzję 2006/861/WE, Dz.U. L 104 z 12.4.2013, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2013/321/.

[13] Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1304/2014 z dnia 26 listopada 2014 r. w sprawie technicznych specyfikacji interoperacyjności podsystemu „Tabor kolejowy – hałas", zmieniające decyzję 2008/232/WE i uchylające decyzję 2011/229/UE, Dz.U. L 356 z 12.12.2014, s. 421, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/1304/.

[14] Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2023/1695 z dnia 10 sierpnia 2023 r. w sprawie technicznej specyfikacji interoperacyjności w zakresie podsystemów „Sterowanie" systemu kolei w Unii Europejskiej i uchylające rozporządzenie (UE) 2016/919, Dz.U. L 222 z 8.9.2023, s. 380, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2023/1695/.

[15] Tabela chronologiczna dla wszystkich TSI znajduje się na stronie https://www.era.europa.eu/system/files/2022-10/TSIs%20chronology%20table.pdf?t=1718972267. Zawiera ona szczegółowe informacje na temat rozporządzeń wykonawczych Komisji, którymi zaktualizowano jedną lub kilka TSI.




*Rys. 3: Przypadki szczególne i punkty otwarte według TSI na dzień 30 czerwca 2024 r.*

### a. TSI „Tabor – lokomotywy i wagony pasażerskie”, „Tabor – wagony towarowe”, „Hałas” i „Sterowanie”

- Wyjątkowe zezwolenie dla wagonów pasażerskich

W 2023 r. przyjęto również przepisy dotyczące wagonów pasażerskich podobne do obowiązujących w całej Europie jednolitych zezwoleń dla wagonów towarowych. Określono w nich wymagania TSI, zgodnie z którymi Agencja może wydawać zezwolenia dla pojazdów bez konieczności współpracy z krajowymi organami ds. bezpieczeństwa, jeśli nie istnieją dodatkowe wymogi dotyczące przepisów krajowych, które należy poddać ocenie. Wymogi dotyczące kompatybilności elektromagnetycznej zawarto w rozporządzeniu Komisji w sprawie TSI „Tabor – lokomotywy i wagony pasażerskie”. Aby jeszcze bardziej zharmonizować wymogi dotyczące kompatybilności elektromagnetycznej i dodatkowo uprościć wydawanie zezwoleń, w rozporządzeniu Komisji w sprawie TSI „Sterowanie” zobowiązano również państwa członkowskie do powiadamiania Agencji o specyfikacjach wszystkich istniejących urządzeń przytorowych służących do detekcji pociągów.

- Wykrywanie przypadków wykolejenia wagonów towarowych i zapobieganie mu

W rozporządzeniach Komisji w sprawie TSI „Tabor – lokomotywy i wagony pasażerskie” i „Tabor – wagony towarowe” dodano dalsze wymagania dotyczące funkcji wykrywania wykolejeń pociągów i zapobiegania wykolejeniom pociągów w przypadku pojazdów wyposażonych w taką technologię. Przyczyni się to do zwiększenia bezpieczeństwa kolei poprzez zapobieganie wykolejeniom pojazdów lub łagodzenie ich skutków.

- Wartości graniczne hałasu i kompozytowych wstawek hamulcowych na poziomie składnika interoperacyjności

W rozporządzeniu Komisji w sprawie TSI „Hałas” stosuje się wartości graniczne hałasu powodowanego podczas jazdy pociągu w czasie postoju, rozruchu i przejazdu oraz wewnątrz kabiny maszynisty. Ustanowiono również metody oceny właściwości akustycznych kompozytowych wstawek hamulcowych w celu dalszego ograniczenia emisji hałasu, jak określono w dyrektywie 2002/49/WE[16].

- Ramy zarządzania zmianami specyfikacji TSI „Sterowanie” (korygowanie błędów, zapewnienie jednolitego zestawu specyfikacji, zapewnienie pełnej realizacji)

Aby przyspieszyć harmonizację i interoperacyjność za pośrednictwem europejskiego systemu sterowania ruchem kolejowym, w rozporządzeniu Komisji w sprawie TSI „Sterowanie” wprowadzono szczególne przepisy przejściowe dotyczące korygowania błędów. Wraz z zarządzaniem wersjami wprowadzono zasadę dostarczania jednego zestawu specyfikacji, w tym dostosowania do istniejących wyższych wersji. Ponadto usunięto możliwość jedynie częściowego spełnienia TSI „Sterowanie” i zastąpiono ją specjalnymi ustaleniami przejściowymi.

- Ulepszenia TSI „Sterowanie” (gotowość w zakresie AKJP, FRMCS i DAC) oraz wersje systemów

Aby jeszcze bardziej zwiększyć cyfryzację kolei, do rozporządzenia Komisji w sprawie TSI „Sterowanie” dodano istniejące specyfikacje dotyczące automatycznej obsługi pociągów (AKJP) oraz specyfikacje interfejsów dla przyszłego kolejowego systemu łączności ruchomej (FRMCS). Określono również dalsze wymogi w celu zapewnienia zgodności w okresie przejściowym, aby utorować drogę do szybszej integracji przyszłych dostępnych specyfikacji (pełny zestaw specyfikacji FRMCS, specyfikacje dotyczące automatycznego sprzęgu cyfrowego (DAC)).

### b. TSI „Ruch kolejowy”

- Cyfryzacja komunikacji

Określono cyfrowe środki komunikacji między zarządcami infrastruktury kolejowej a przedsiębiorstwami kolejowymi, tj. kontrole zgodności z trasą, opisy tras i zbiory przepisów. Związane z tym terminy wdrożenia również określono w rozporządzeniu Komisji w sprawie TSI „Ruch kolejowy”.

W sierpniu 2024 r. zwrócono się do Agencji o doprecyzowanie cyfrowych środków komunikacji. W międzyczasie przegląd TSI TAP i TAF planowany na 2025 r. posłuży do określenia również cyfrowych środków komunikacji związanych z zarządzaniem przepustowością, zarządzaniem ruchem i przygotowaniem pociągów.

---

[16] Dyrektywa 2002/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 25 czerwca 2002 r. odnosząca się do oceny i zarządzania poziomem hałasu w środowisku, Dz.U. L 189 z 18.7.2002, s. 12, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2002/49/oj.

- Zasady eksploatacji europejskiego systemu sterowania pociągiem (ETCS), wskaźniki i instrukcje europejskie

Nastąpiła dalsza harmonizacja zasad eksploatacji związanych z eksploatacją za pośrednictwem radia ETCS poziomu 2 i ETCS poziomu 3 bez nałożenia urządzeń pokładowych klasy B i sygnalizacji przytorowej. W ramach zmian wprowadzono nowe zasady eksploatacji, a także inne zasady mające na celu uzupełnienie obowiązujących zasad.

Nawiązano ścisłą współpracę z odpowiednimi grupami normalizacyjnymi w zakresie zharmonizowanych wskaźników (w celu optymalizacji istniejących wskaźników i wprowadzenia nowych). Dodatkowe zharmonizowane wskaźniki włączono do odpowiednich zasad eksploatacji w ramach TSI „Ruch kolejowy", wskazując, w jakich obszarach nie zdefiniowano jeszcze wskaźników.

W odpowiedzi na potrzeby sektora wprowadzono zmianę w instrukcji europejskiej.

### c. TSI „Infrastruktura" i „Energia"

- Infrastruktura

Rozszerzono zakres TSI dotyczących urządzeń stałych (w szczególności „Energia" i „Infrastruktura"). W przypadku wdrożenia modernizacji, dla których istnieje określone kryterium wydajności, obecnie konieczna jest pełna zgodność z tymi TSI na obszarze geograficznym objętym programem modernizacji. Nie było tak w przypadku poprzedniego obowiązku przestrzegania przepisów, który był jedynie częściowy. Przedmiotowy środek ma na celu przyspieszenie zgodności z TSI infrastruktury kolejowej i przyczynienie się do poprawy interoperacyjności sieci kolejowych, a tym samym uniknięcie wszelkich ograniczeń związanych z eksploatacją pociągów.

W TSI „Energia" wprowadzono inne przepisy umożliwiające ładowanie akumulatorów trakcyjnych oraz stosowanie wielu pantografów.

### d. TSI „Osoby o ograniczonej możliwości poruszania się"

W 2023 r. przywrócono wymóg przeprowadzania przez jednostki notyfikowane wizyty na miejscu w celu kontroli podsystemów infrastruktury, aby zapewnić prawidłowe egzekwowanie TSI „Osoby o ograniczonej możliwości poruszania się".

Wprowadzono również zmiany w zasadach eksploatacji określonych w rozporządzeniu Komisji w sprawie TSI „Osoby o ograniczonej możliwości poruszania się", np. jeżeli dana usługa jest świadczona wyłącznie w części pociągu niedostępnej dla osób poruszających się na wózku, należy ją zapewnić tym osobom w miejscu przeznaczonym dla wózków inwalidzkich bez żadnych dodatkowych opłat, chyba że nie jest możliwe dostarczenie usługi do tego miejsca. W przypadku podsystemów taboru wprowadzono sygnał rozpoznający drzwi jako alternatywne rozwiązanie dla sygnału otwierania drzwi na zewnątrz pociągu. Kolejna innowacja to możliwość rezygnacji z sygnału zamknięcia drzwi, gdy istnieją rozwiązania alternatywne (np. zasłony świetlne, obrzeża czułe na nacisk) zmniejszające ryzyko obrażeń pasażerów i załogi pociągu.

Dodano również definicję interoperacyjnego wózka inwalidzkiego przystosowanego do przewozu koleją. Opisano w niej charakterystykę wózka inwalidzkiego, która umożliwia pełne

wykorzystanie przez pasażera wszystkich cech taboru zaprojektowanego dla użytkowników wózków inwalidzkich.

### e. Transport kombinowany

Zmieniono różne TSI w odniesieniu do transportu kombinowanego[17]. Zmiany te, które ułatwiają ujednolicenie linii (TSI „Infrastruktura") na podstawie rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2019/777[18], wagonów towarowych i intermodalnych jednostek ładunkowych (ILU), ustanawiają wspólne zharmonizowane przepisy dotyczące funkcjonowania transportu kombinowanego.

Rozporządzenie Komisji w sprawie TSI „Tabor – wagony towarowe" zawiera ogólne wymagania dotyczące urządzeń do zabezpieczania intermodalnych jednostek ładunkowych, zapewniające ich odpowiednie bezpieczeństwo podczas transportu, aby zapobiec ich utracie lub uszkodzeniu.

W rozporządzeniu Komisji w sprawie TSI „Ruch kolejowy" zawarto zasady dotyczące kontroli zgodności z trasą i powiązane zasady eksploatacji w celu zapewnienia bezpiecznego i efektywnego przebiegu operacji transportu kombinowanego.

Ogólnie rzecz biorąc, zmiany mają na celu usprawnienie transportu kombinowanego poprzez zapewnienie przejrzystych zasad i wymogów dotyczących ujednolicenia linii, wagonów towarowych i intermodalnych jednostek ładunkowych, a także funkcjonowania transportu kombinowanego. Przyczyni się to do poprawy efektywności operacyjnej i bezpieczeństwa transportu kombinowanego oraz zmniejszenia obciążenia administracyjnego operatorów.

## 3. Wdrażanie funkcji TSI TAP i TAF

Wdrożenie aplikacji telematycznych dla kolei ma kluczowe znaczenie dla skutecznego wyeliminowania papierowej formy dokumentów w transporcie kolejowym.

Przegląd TSI TAF i TAP ma zostać zakończony w 2025 r. Zapewni to spójność wspólnych aspektów zarówno przewozów towarowych, jak i pasażerskich w ramach jednego rozporządzenia w sprawie TSI „Aplikacje telematyczne", które będzie wspierać wymianę danych w odniesieniu do:

1) zarządzania przepustowością i ruchem, a także przygotowania pociągu;
2) zarządzania wagonami towarowymi i ich wysyłką;
3) systemu sprzedaży biletów kolejowych i informacji dla pasażerów.

Innym celem jest wzmocnienie roli Agencji jako organu odpowiedzialnego za systemy telematyczne oraz umożliwienie egzekwowania przyszłego rozporządzenia w sprawie TSI

---

[17] Dyrektywa Rady 92/106/EWG z dnia 7 grudnia 1992 r. w sprawie ustanowienia wspólnych zasad dla niektórych typów transportu kombinowanego towarów między państwami członkowskimi, Dz.U. L 368 z 17.12.1992, s. 38, ELI: https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/1992/106/.

[18] Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2019/777 z dnia 16 maja 2019 r. w sprawie wspólnych specyfikacji rejestru infrastruktury kolejowej i uchylające decyzję wykonawczą 2014/880/UE, Dz.U. L 139I z 27.5.2019, s. 312, ELI: https://eur-lex.europa.eu/eli/reg_impl/2019/777/.

„Aplikacje telematyczne” poprzez stosowanie terminów wdrożenia wraz z ramami monitorowania i oceny zgodności nadzorowanymi przez Agencję.

Do czasu wprowadzenia prawnie wiążących terminów wdrożenia plany generalne stanowią podstawę wdrażania funkcji telematycznych na poziomie sektora. W wydanych w 2013 r. planach generalnych TSI TAP[19] i TSI TAF[20] stwierdzono, że wdrożenie pkt 3 powyżej miało zostać zakończone do 2020 r., a w odniesieniu do pkt 1 i 2 – do 2021 r.

W art. 23 rozporządzenia (UE) 2016/796 zobowiązano Agencję do wspierania Komisji w monitorowaniu wdrażania specyfikacji aplikacji telematycznych. W związku z tym Agencja sporządza i publikuje roczne sprawozdanie z postępów we wdrażaniu funkcji określonych w rozporządzeniach Komisji w sprawie TSI TAP i TSI TAF. W niniejszym sprawozdaniu monitorowanie realizacji kluczowych funkcji związanych z zarządzaniem przepustowością i ruchem podkreślono w Tabeli 1. Dane liczbowe dotyczące wdrażania zostały powtórzone w odniesieniu do zarządców infrastruktury kolejowej, towarowych przedsiębiorstw kolejowych i pasażerskich przedsiębiorstw kolejowych ze sprawozdań Agencji z 2023 r.[21] dotyczących stanu wdrażania TSI TAF i TSI TAP.

Zgodnie z mającymi zastosowanie planami generalnymi TSI TAF / TSI TAP celami pośrednimi w realizacji funkcji wspierających zarządzanie przepustowością były: 2017 r. w przypadku zarządców infrastruktury kolejowej i towarowych przedsiębiorstw kolejowych oraz 2018 r. w przypadku pasażerskich przedsiębiorstw kolejowych.

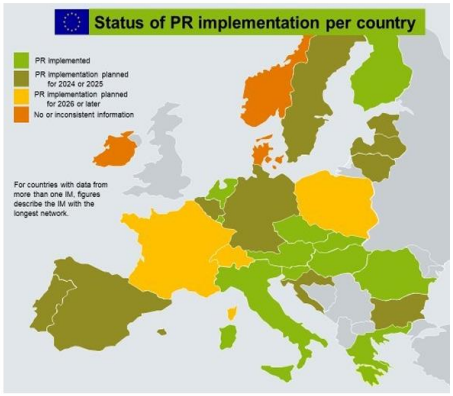
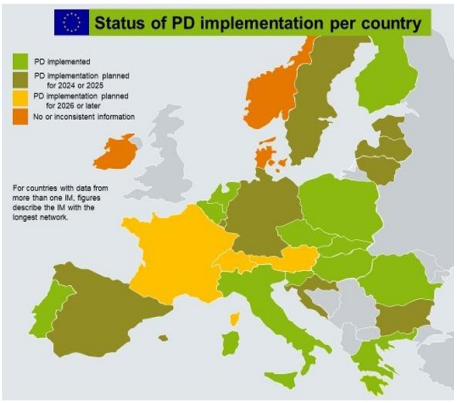
*Tabela 1: Realizacja kluczowych funkcji związanych z zarządzaniem przepustowością i ruchem*

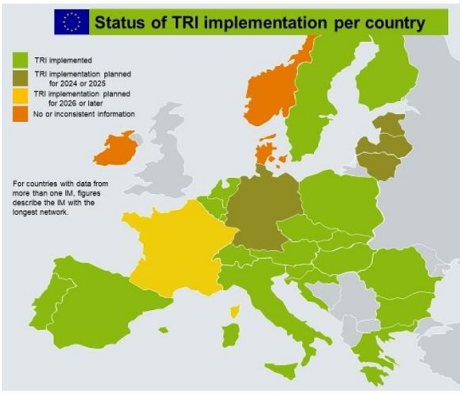
*Legenda mająca zastosowanie do wszystkich map przedstawiających stan wdrożenia w podziale na kraje: (i) zielone – wdrożone, (ii) ciemnozielone – wdrożenie zaplanowane na 2024 lub 2025 r., (iii) żółte – wdrożenie zaplanowane na 2026 r. lub później, (iv) czerwone – brak informacji lub niespójne informacje. W przypadku państw, w których dane pochodzą od więcej niż jednego zarządcy infrastruktury kolejowej, dane liczbowe opisują zarządcę infrastruktury kolejowej z najdłuższą siecią.*

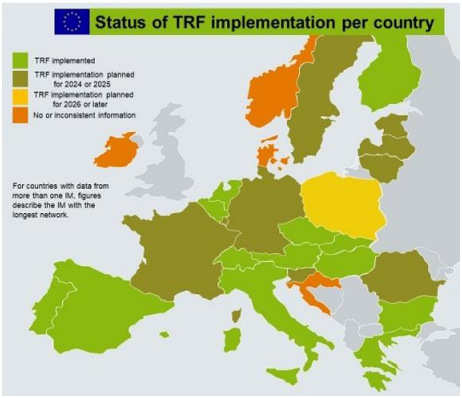
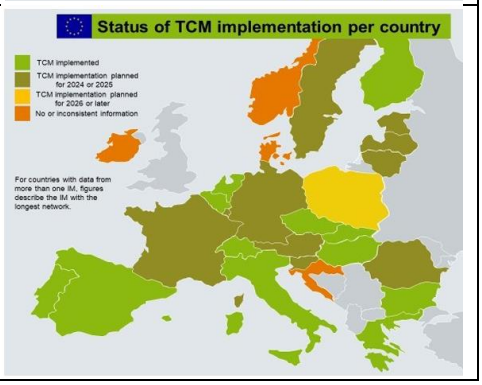
[19] https://www.era.europa.eu/system/files/2022-11/tap_master_plan_delivery_pl_0.pdf.

[20] https://www.era.europa.eu/system/files/2022-11/taf_tsi_master_plan_pl_0.pdf.

[21] Sprawozdania Agencji z 2023 r. dotyczące stanu wdrażania TSI TAF / TSI TAP: https://www.era.europa.eu/system/files/2024-11/agency_s%202023%20report%20era-rep-114-impl-2023%20on%20taf%20tsi%20implementation%20-%20di.pdf.

| | Status wdrożenia zalecenia | Prognoza wdrażania w odniesieniu do zarządców infrastruktury kolejowej |
|---|---|---|
| *Zarządzanie zdolnością przepustową* | | |
| **Wniosek o przydzielenie trasy (PR)** | Zarządca infrastruktury kolejowej: 43 % wdrożenia<br>Towarowe przedsiębiorstwo kolejowe: 35 % wdrożenia<br>Pasażerskie przedsiębiorstwo kolejowe: 41 % wdrożenia |  |
| **Szczegółowe dane o trasie (PD)** | Zarządca infrastruktury kolejowej: 51 % wdrożenia<br>Towarowe przedsiębiorstwo kolejowe: 43 % wdrożenia<br>Pasażerskie przedsiębiorstwo kolejowe: 47 % wdrożenia |  |

| | Status wdrożenia zalecenia | Prognoza wdrażania |
|---|---|---|
| *Zarządzanie ruchem* | | |
| **Informacja o jeździe pociągu (TRI)** | Zarządca infrastruktury kolejowej: 61 % wdrożenia<br>Towarowe przedsiębiorstwo kolejowe: 51 % wdrożenia<br>Pasażerskie przedsiębiorstwo kolejowe: 56 % wdrożenia |  |

| | Status wdrożenia zalecenia | Prognoza wdrażania |
|---|---|---|
| *Zarządzanie ruchem* | | |
| **Informacje o prognozowaniu pociągów (TRF)** | Zarządca infrastruktury kolejowej: 49 % wdrożenia<br>Towarowe przedsiębiorstwo kolejowe: 38 % wdrożenia<br>Pasażerskie przedsiębiorstwo kolejowe: 40 % wdrożenia |  |
| **Skład pociągu (TCM)** | Zarządca infrastruktury kolejowej: 53 % wdrożenia<br>Towarowe przedsiębiorstwo kolejowe: 48 % wdrożenia<br>Pasażerskie przedsiębiorstwo kolejowe: 48 % wdrożenia |  |

Chociaż systemowe opóźnienia miały wpływ na wdrożenie, należy podkreślić, że zobowiązania zarządców infrastruktury kolejowej, ujęte w badaniu Agencji z 2022 r., wskazują na fakt, że większość funkcji wspierających zarządzanie przepustowością i zarządzanie ruchem miała zostać wdrożona i ukończona w latach 2024 i 2025, tj. w terminie przed okresem obowiązywania rozkładu jazdy na 2026 r.

## 4. Wdrożenie rejestrów (EVR, ERATV, RINF)

### a. EVR

Aby zapewnić możliwość śledzenia pojazdów kolejowych eksploatowanych w jednolitym europejskim obszarze kolejowym i wyznaczać przebieg ich historii, w art. 47 dyrektywy (UE) 2016/797 wprowadzono specjalne rejestry pojazdów. Dyrektywa nakłada na każde państwo członkowskie wymóg prowadzenia krajowego rejestru pojazdów i udostępniania go odpowiednim zainteresowanym stronom, w tym Agencji. W decyzji wykonawczej Komisji (UE) 2018/1614[22] ustanowiono specyfikacje dotyczące europejskiego rejestru pojazdów kolejowych (EVR) w celu zastąpienia europejskiego scentralizowanego wirtualnego rejestru pojazdów kolejowych (ECVVR). Oznacza to, że zamiast zdecentralizowanych krajowych

[22] Decyzja wykonawcza Komisji (UE) 2018/1614 z dnia 25 października 2018 r. ustanawiająca specyfikacje dotyczące rejestrów pojazdów, o których mowa w art. 47 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/797 oraz zmieniająca i uchylająca decyzję Komisji 2007/756/WE, Dz.U. L 268 z 26.10.2018, s. 53, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2018/1614/.

rejestrów pojazdów udostępnianych i tłumaczonych za pośrednictwem wspólnej wyszukiwarki prowadzonej przez Agencję dane rejestracyjne pojazdów będą obecnie przechowywane centralnie przez Agencję. Rozwiązanie to przynosi szereg korzyści, ponieważ zmniejsza złożoność techniczną i obciążenia administracyjne. Jednocześnie zwiększa ono dostępność i jakość danych poprzez usuwanie powielonych wpisów.

EVR zaczął w pełni funkcjonować w listopadzie 2021 r. Do dnia 25 czerwca 2024 r. 17[23] z 25 zainteresowanych państw członkowskich oraz Norwegia przeniosło swoje dane z ECVVR do centralnie zarządzanego systemu EVR. Francja korzysta z EVR, ale jej dane nie są przechowywane centralnie. W związku z powyższym ECVVR będzie regularnie użytkowany do czasu zakończenia migracji danych, aby zapewnić ciągłość działania. Łącznie w ECVVR/EVR zarejestrowano ponad 1,2 mln pojazdów (w tym pojazdów o statusie ważny/zawieszony/wycofany).

W tabeli 2 przedstawiono przegląd pojazdów o statusie ważny/aktywny zarejestrowanych w ECVVR/EVR według typu pojazdu (dane pobrane w czerwcu 2024 r.). Oczekuje się, że pojazdy ujęte w ECVVR/EVR będą stanowić co najmniej 80 % pojazdów.

*Tabela 2: Pojazdy o ważnej rejestracji zarejestrowane w ECVVR/EVR (czerwiec 2024 r.)*

| **Kategoria pojazdów** | **Liczba pojazdów (ważna rejestracja)** |
|---|---|
| Pojazdy trakcyjne – lokomotywa spalinowa | 11 287 |
| Pojazdy trakcyjne – lokomotywa manewrowa z silnikiem spalinowym | 6 108 |
| Pojazdy trakcyjne – lokomotywa elektryczna | 14 623 |
| Pojazdy trakcyjne – lokomotywa manewrowa z silnikiem elektrycznym | 602 |
| Pojazdy trakcyjne – spalinowy zespół trakcyjny | 17 285 |
| Pojazdy trakcyjne – elektryczny zespół trakcyjny (z wyjątkiem dużych prędkości) | 58 982 |
| Pojazdy trakcyjne – elektryczny zespół trakcyjny (dużych prędkości) | 13 487 |
| Pojazdy trakcyjne – różne | 6 895 |
| Pojazdy trakcyjne – pojazd specjalny | 18 316 |
| Pojazdy trakcyjne – wagon doczepny specjalnego przeznaczenia | 2 540 |
| Wagon | 637 260 |
| Ciągnione pojazdy pasażerskie – pojazdy do komunikacji wewnętrznej | 30 855 |
| Ciągnione pojazdy pasażerskie – pojazdy klimatyzowane i hermetyczne | 4 834 |
| Ciągnione pojazdy pasażerskie – pojazdy serwisowe | 10 371 |

[23] Belgia, Bułgaria, Czechy, Grecja, Włochy, Łotwa, Litwa, Luksemburg, Niderlandy, Austria, Polska, Portugalia, Rumunia, Słowenia, Słowacja, Finlandia i Szwecja

| | |
|---|---|
| **Suma całkowita** | **833 445** |

*Źródło: ECVVR/EVR*

Podobnie jak w przypadku innych rejestrów Agencji, wiarygodność danych zależy od stopnia, w jakim dostarczone informacje są dokładne, kompletne i aktualne. Jest to szczególnie ważne przy łączeniu/dopasowywaniu informacji z kilku rejestrów.

### b. ERATV

Zgodnie z art. 48 dyrektywy (UE) 2016/797 rejestr ERATV[24] zawiera dane dotyczące typów pojazdów dopuszczonych do eksploatacji. Jego wspólne specyfikacje techniczne określono w decyzji wykonawczej Komisji 2011/665/UE[25] w sprawie europejskiego rejestru typów pojazdów kolejowych dopuszczonych do eksploatacji. ERATV, który jest prowadzony przez Agencję, działa od stycznia 2013 r. Dane z ERATV stają się publicznie dostępne po ich przedłożeniu przez podmiot udzielający zezwolenia (krajowe organy ds. bezpieczeństwa lub Agencję).

ERATV jest przeznaczony do stosowania w połączeniu z innymi rejestrami i bazami danych, w szczególności z EVR (sekcja 4.a niniejszego sprawozdania) i RINF (sekcja 4.c niniejszego sprawozdania). Gdy dany pojazd jest wpisany do rejestru pojazdów, należy podać w ERATV identyfikację (identyfikator typu) dopuszczonego typu (bądź wersji lub wariantu) pojazdu, z którym pojazd ten jest zgodny, o ile te dane są dostępne. Ten identyfikator typu umożliwia wyszukanie parametrów technicznych pojazdu w ERATV.

ERATV zawiera ponad 6 000 zezwoleń na dopuszczenie typu pojazdu do eksploatacji. Podobnie jak w przypadku innych rejestrów Agencji, wiarygodność danych zależy od stopnia, w jakim dostarczone informacje są aktualne i kompletne. Agencja nie ponosi odpowiedzialności za informacje przedłożone i opublikowane w ERATV. Oczekuje się, że jakość danych będzie wysoka, ponieważ dostarczone szczegółowe informacje są sprawdzane podczas procesów wydawania zezwoleń dla pojazdów.

### c. Rejestr infrastruktury (RINF)

Głównym celem RINF jest przedstawienie charakterystyki unijnej sieci infrastruktury kolejowej w formie referencyjnej bazy danych. W związku z tym RINF jest głównym narzędziem informatycznym służącym do opisu charakterystyki i możliwości sieci kolejowych w całej Europie. Jest on zdefiniowany w art. 49 dyrektywy (UE) 2016/797 i regulowany rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2019/777[26]. Komputerowy wspólny interfejs

[24] https://eratv.era.europa.eu/eratv.

[25] Decyzja wykonawcza Komisji z dnia 4 października 2011 r. w sprawie europejskiego rejestru typów pojazdów kolejowych dopuszczonych do eksploatacji, Dz.U. L 264 z 8.10.2011, s. 32, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2011/665/.

[26] Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2019/777 z dnia 16 maja 2019 r. w sprawie wspólnych specyfikacji rejestru infrastruktury kolejowej i uchylające decyzję wykonawczą 2014/880/UE, Dz.U. L 139I z 27.5.2019, s. 312, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/777/.

użytkownika (CUI) stanowiący podstawę tego rejestru, który upraszcza zapytania o dane dotyczące infrastruktury, jest publicznie dostępny od marca 2015 r.[27]

Do początku 2024 r. do bazy danych wprowadzono co najmniej jeden parametr techniczny dla około 92 % sieci kolejowych państw członkowskich[28]. Od dnia 1 stycznia 2021 r. niektóre parametry są obowiązkowe dla odcinków linii i punktów operacyjnych; obecnie są one zrealizowane odpowiednio w 78 % i 83 %.

Podobnie jak w przypadku innych baz danych, użyteczność opiera się na kompletności danych zawartych w bazie danych.

Wiarygodność danych dostępnych w RINF zależy od dokładności danych wejściowych, za które odpowiadają zarządcy infrastruktury kolejowej. Stwierdzono, że dokładność ta jest zmienna. Dokładność ma kluczowe znaczenie dla efektywności bazy danych (zwrot z inwestycji) oraz dla wypełniania przez przedsiębiorstwa kolejowe ich obowiązków, np. w odniesieniu do kontroli zgodności pojazdu z trasą i agregacji opisów trasy.

## 5. Przypadki niestosowania TSI

W okresie od dnia 16 czerwca 2016 r. do dnia 30 czerwca 2024 r. Komisja otrzymała od państw członkowskich UE[29] i Norwegii 273 wnioski o niestosowanie TSI. Rys.1 przedstawia roczny rozkład tych przypadków. W ciągu siedmiu (pełnych) lat poprzedzających przyjęcie dyrektywy (UE) 2016/797, tj. w latach 2009–2015, złożono 102 wnioski o niestosowanie. W ciągu siedmiu (pełnych) lat od przyjęcia liczba ta wzrosła ponad dwukrotnie, a w latach 2017–2023 złożono 228 wniosków o niestosowanie. W tym samym okresie liczba wniosków, w których powoływano się na zaawansowany etap realizacji, również wzrosła ponad dwukrotnie (z 80 do 169), natomiast liczba wniosków z uzasadnieniem odnoszącym się do ekonomicznej opłacalności wzrosła czterokrotnie (z 12 do 51 – zob. Rys. 4). Ponadto w tym samym okresie liczba wniosków dotyczących TSI „Sterowanie” wzrosła sześciokrotnie (z 25 do 163) (Rys. 5). Wzrost ten doprowadził do znacznego zwiększenia obciążenia pracą służb Komisji i Agencji w odniesieniu do rozpatrywania wniosków i próśb, w których powoływano się na opłacalność ekonomiczną w odniesieniu do decyzji wykonawczych Komisji.

Od czasu przyjęcia dyrektywy (UE) 2016/797 większość przypadków dotyczyła niestosowania elementów TSI „Sterowanie” (Rys. 6). Wzrost całkowitej liczby spraw, wniosków dotyczących TSI „Sterowanie” i wniosków, w których powoływano się na zaawansowany etap realizacji (Rys. 7) osiągnął najwyższy poziom w 2017 r., 2019 r. i 2024 r. Zbiega się to z przyjęciem czwartego pakietu kolejowego w 2016 r. i głównych pakietów dotyczących TSI w 2019 i 2023 r. Wnioski o niestosowanie różnią się między poszczególnymi państwami

---

[27] https://data-interop.era.europa.eu.

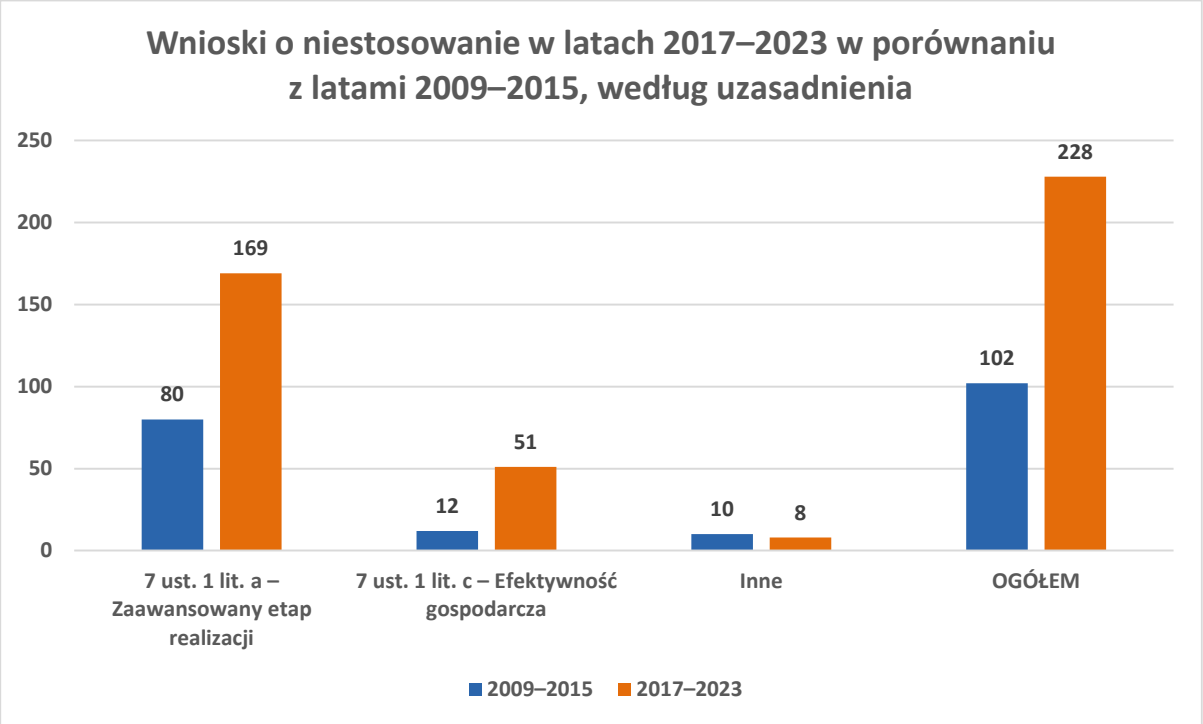
[28] UE-27 minus Irlandia, Agencja Kolejowa Unii Europejskiej, Sprawozdanie dotyczące bezpieczeństwa i interoperacyjności kolei w UE 2024, Urząd Publikacji Unii Europejskiej, 2024, https://data.europa.eu/doi/10.2821/64343.

[29] W tym Zjednoczone Królestwo do 2021 r. Rysunki pokazują dane za cały 2016 r.; trzy z tych 16 wniosków o niestosowanie otrzymano przed wejściem w życie czwartego pakietu kolejowego.

członkowskimi (Rys. 8), co tylko częściowo wynika z różnych wielkości krajowych sieci kolejowych.



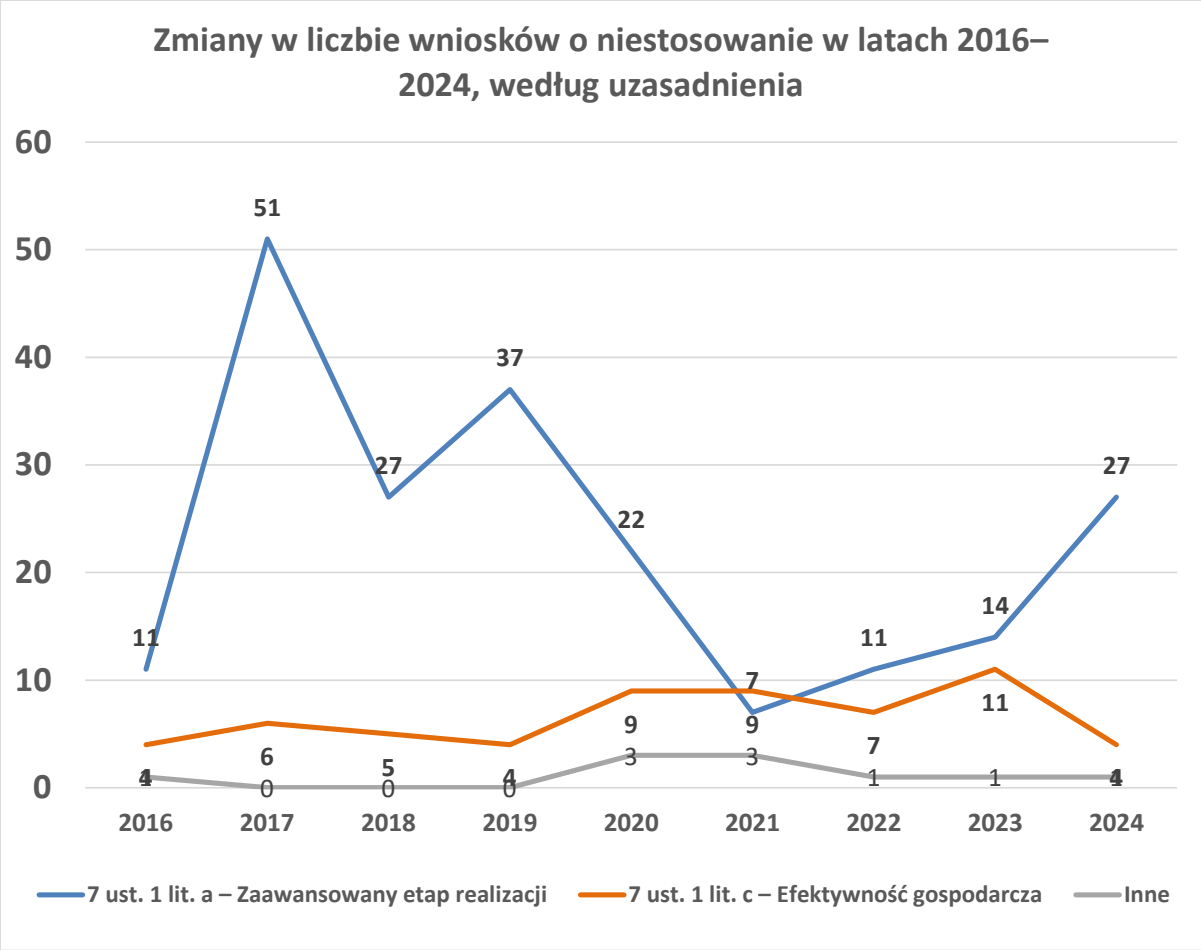

*Rys. 4: Wnioski o niestosowanie rocznie (w latach 2016–2024, przy czym 2024 r. obejmuje wnioski złożone do dnia 30 czerwca)*



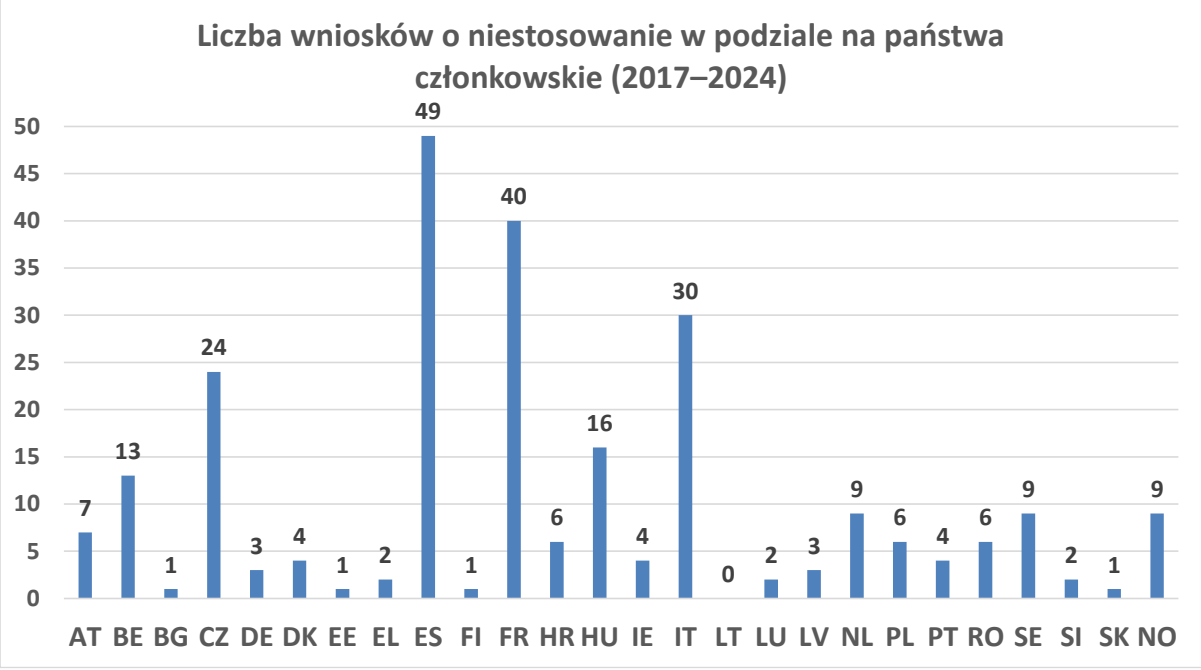

*Rys. 5: Wnioski o niestosowanie w latach 2017–2023 w porównaniu z latami 2009–2015, według uzasadnienia*




*Rys. 6: Wnioski o niestosowanie w latach 2017–2023 w porównaniu z latami 2009–2015, według TSI*




*Rys. 7: Wnioski o niestosowanie według TSI i roku (w latach 2016–2024, przy czym 2024 r. obejmuje wnioski złożone do dnia 30 czerwca)*




*Rys. 8: Wnioski o niestosowanie w podziale na państwa członkowskie UE-27 i Norwegię (w latach 2017–2024, przy czym 2024 r. obejmuje wnioski złożone do dnia 30 czerwca).*

## 6. Decyzje Agencji Kolejowej Unii Europejskiej (ERA): zezwolenia na wprowadzenie do obrotu typów pojazdu i pojazdów, zezwolenia ERTMS na urządzenia przytorowe

Po wejściu w życie czwartego pakietu kolejowego Agencja stała się odpowiedzialna za udzielanie zezwoleń na wprowadzenie do obrotu pojazdów kolejowych. Dotyczy to głównie lokomotyw, wagonów pasażerskich i wagonów towarowych. W przypadku lokomotyw i pociągów pasażerskich wnioskodawcy muszą wystąpić do Agencji o zezwolenie, jeżeli obszar użytkowania obejmuje więcej niż jedno państwo członkowskie. Jeżeli obszar użytkowania pojazdu jest ograniczony do jednego państwa członkowskiego, wnioskodawcy mogą złożyć wniosek do Agencji lub do odpowiedniego krajowego organu kolejowego.

Do dnia 30 czerwca 2024 r. do Agencji wpłynęło 7 825 wniosków o zezwolenie dla pojazdów, w tym 872 wniosków o udzielenie zezwolenia na dopuszczenie typu pojazdu do eksploatacji i 6 953 wniosków o udzielenie zezwolenia dotyczącego zgodności z typem (Tabela 3). Liczby te obejmują 198 wniosków o wstępne zaangażowanie (11 w przypadku zezwoleń dotyczących zgodności z typem i 187 w przypadku zezwoleń na dopuszczenie typu pojazdu do eksploatacji). W przypadku pojazdów użytkowanych tylko w jednym państwie członkowskim większość wnioskodawców nadal podejmuje decyzję o złożeniu wniosku do organu krajowego o wydanie zezwolenia, ale niektórzy wnioskodawcy po prostu korzystają z usług Agencji, a tym samym czerpią pełne korzyści z punktu kompleksowej obsługi w zakresie wszystkich zezwoleń, niezależnie od obszaru użytkowania.

*Tabela 3: Liczba wniosków o wydanie zezwolenia dla pojazdów, rozpatrzonych przez ERA i krajowe organy ds. bezpieczeństwa w okresie od czerwca 2019 r. do czerwca 2024 r. (źródło: punkt kompleksowej obsługi).*

| | **ERA** | | **Krajowe organy ds. bezpieczeństwa** | |
|---|---|---|---|---|
| | **Liczba wniosków o udzielenie zezwolenia** | **Liczba wniosków o wstępne zaangażowanie** | **Liczba wniosków o udzielenie zezwolenia** | **Liczba wniosków o wstępne zaangażowanie** |
| Zezwolenie dotyczące zgodności z typem | 6 942 | 11 | 4 383 | 13 |
| Zezwolenia na dopuszczenie typu pojazdu do eksploatacji | 685 | 187 | 1 174 | 235 |
| **Ogółem** | **7 627** | **198** | **5 557** | **248** |
| | **7 825** | | **5 805** | |

## 7. Decyzje krajowych organów ds. bezpieczeństwa: zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji urządzeń stałych, w tym urządzeń przytorowych ERTMS

Krajowe organy ds. bezpieczeństwa są odpowiedzialne za udzielanie zezwoleń na dopuszczenie do eksploatacji urządzeń stałych (podsystemów infrastruktury, energii i przytorowych urządzeń sterowania). Przed każdym zaproszeniem do składania ofert dotyczących urządzeń przytorowych ERTMS Agencja sprawdza jednak, czy rozważane rozwiązania techniczne są w pełni zgodne z odpowiednimi TSI, a tym samym, czy są w pełni interoperacyjne w ramach procesu zatwierdzania urządzeń przytorowych ERTMS.

W czerwcu 2024 r. złożono 125 wniosków. Od 2019 r. wydano 19 zatwierdzeń. 65 % wniosków odnosi się do ETCS, a 26 % do urządzeń globalnego systemu łączności ruchomej dla kolei (GSM-R), a pozostałe 9 % dotyczy pełnych zastosowań ERTMS, tj. zarówno ETCS, jak i GSM-R.

Biorąc pod uwagę różne sposoby transpozycji dyrektywy (UE) 2016/797, w tym mający zastosowanie art. 18, oraz późniejsze rozbieżne podejścia państw członkowskich do procesu wydawania zezwoleń na dopuszczenie do eksploatacji, Komisja i Agencja badają obecnie, czy istnieje potrzeba wydania dodatkowych wytycznych dotyczących bardziej zharmonizowanego podejścia.

## 8. Porozumienia o współpracy zawarte między Agencją a krajowymi organami ds. bezpieczeństwa

Porozumienia o współpracy są porozumieniami między Agencją a krajowymi organami ds. bezpieczeństwa. Wspierają one terminowe i kompleksowe wydawanie złożonych decyzji Agencji obejmujących oceny zgodności zarówno z europejskimi, jak i krajowymi przepisami dotyczącymi bezpieczeństwa i interoperacyjności. Istnieją dwa rodzaje porozumień o współpracy:

- obowiązkowe porozumienia o współpracy z krajowymi organami ds. bezpieczeństwa;
- dobrowolne porozumienia o współpracy (znane jako porozumienia w sprawie dzielenia się wiedzą ekspercką).

Porozumienia obowiązkowe opierają się na art. 76 rozporządzenia (UE) 2016/796. Regulują one podział zadań między Agencją a krajowymi organami ds. bezpieczeństwa w zakresie wydawania jednolitych certyfikatów bezpieczeństwa i zezwoleń dla pojazdów. Obejmują one szczegółowe przepisy dotyczące codziennej współpracy organów krajowych z Agencją w zakresie decyzji o wydawaniu zezwoleń dla pojazdów i jednolitych certyfikatów bezpieczeństwa.

Ponadto dobrowolne porozumienia o współpracy w sprawie dzielenia się wiedzą ekspercką stanowią platformę prawną umożliwiającą dzielenie się wiedzą specjalistyczną i przydzielanie ekspertów krajowym organom ds. bezpieczeństwa lub Agencji w celu oceny konkretnych wniosków o jednolite certyfikaty bezpieczeństwa i zezwolenia dla pojazdów.

Agencja podpisała obowiązkowe porozumienia o współpracy ze wszystkimi 25 krajowymi organami ds. bezpieczeństwa w UE oraz z krajowymi organami ds. bezpieczeństwa w Norwegii. Zawarła również porozumienie z krajowymi organami ds. bezpieczeństwa w Irlandii Północnej w sprawie zezwoleń dla pojazdów w ramach kompetencji UE wynikających z umowy o wystąpieniu Zjednoczonego Królestwa z UE. Ponadto Agencja

podpisała dobrowolne porozumienie o współpracy z 18 krajowymi organami ds. bezpieczeństwa z UE[30], a także umowy ze Szwajcarią i Norwegią.

## 9. Podsumowanie

Od czasu przyjęcia dyrektywy (UE) 2016/797 w maju 2016 r. poczyniono znaczne postępy w kierunku zwiększenia interoperacyjności kolei europejskich, o czym świadczą przeglądy TSI z 2019 r. i 2023 r., zarządzanie przez ERA wspólnymi europejskimi rejestrami kolejowymi oraz umowy o współpracy zawarte między Agencją a krajowymi organami ds. bezpieczeństwa. Nadal jednak istnieją pewne bariery. Na przykład wzrost liczby wniosków o niestosowanie TSI, w szczególności dotyczących ERTMS, wskazuje na trudności z pełnym wdrożeniem TSI „Sterowanie". W praktyce niski poziom cyfryzacji utrudnia funkcjonowanie rejestrów. Różnice w transpozycji dyrektywy (UE) 2016/797 i pozostałe niezależne obowiązki krajowych organów ds. bezpieczeństwa w ramach wykonywania ich zadań związanych z wydawaniem zezwoleń dotyczących sieci kolejowej w UE powodują, że nadal istnieją różnice krajowe, w związku z czym potrzebna jest większa harmonizacja, aby uczynić sieci bardziej efektywnymi i obniżyć koszty operacyjne z korzyścią dla europejskich użytkowników kolei i gałęzi przemysłu związanych z koleją.

[30] Belgia, Dania, Niemcy, Estonia, Irlandia, Grecja, Hiszpania, Francja, Łotwa, Luksemburg, Węgry, Niderlandy, Polska, Portugalia, Rumunia, Słowacja, Finlandia i Szwecja.