

DYREKTYWY

DYREKTYWA KOMISJI 2014/38/UE

z dnia 10 marca 2014 r.

zmieniająca załącznik III do dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE, jeżeli chodzi o poziom hałasu

(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 Wspólnocie ⁽¹⁾, w szczególności jej art. 30 ust. 3,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Należy unikać bardziej rygorystycznych wymogów krajowych odnoszących się do hałasu powodowanego przez nowy i zmodernizowany tabor kolejowy, ponieważ miałyby one niekorzystny wpływ na interoperacyjność systemu kolei. W związku z tym w decyzjach Komisji 2008/232/WE ⁽²⁾ i 2011/229/UE ⁽³⁾ przyjętych na podstawie dyrektywy 2008/57/WE ustanowiono najwyższe poziomy hałasu dla nowego taboru dużych prędkości i nowego taboru konwencjonalnego.
- (2) Punkt 1.4.4 załącznika III do dyrektywy 2008/57/WE stanowi, że funkcjonowanie systemu kolei musi opierać się na przestrzeganiu istniejących przepisów w zakresie poziomu hałasu. To wymaganie zasadnicze jest niezbędne, aby określić podstawowe parametry w zakresie hałasu ustanowione w pkt 4.2.1, 4.2.2 i 4.2.3 załącznika do decyzji 2011/229/UE oraz w pkt 4.2.6.5.2, 4.2.6.5.3, 4.2.6.5.4 i 4.2.7.6 załącznika do decyzji 2008/232/WE.
- (3) Punkt 1.4.4 załącznika III do dyrektywy 2008/57/WE odnosi się do istniejących przepisów, które nie zostały bliżej określone. Dlatego też w celu uniknięcia niejasności i określenia zamierzonego ogólnego celu niniejszej dyrektywy odnośnie do hałasu należy zmienić ten punkt.

⁽¹⁾ Dz.U. L 191 z 18.7.2008, s. 1.

⁽²⁾ Decyzja Komisji 2008/232/WE z dnia 21 lutego 2008 r. dotycząca specyfikacji technicznej interoperacyjności podsystemu „Tabor” transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości (Dz.U. L 84 z 26.3.2008, s. 132).

⁽³⁾ Decyzja Komisji 2011/229/UE z dnia 4 kwietnia 2011 r. dotycząca technicznej specyfikacji interoperacyjności odnoszącej się do podsystemu „Tabor kolejowy – hałas” transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych (Dz.U. L 99 z 13.4.2011, s. 1).

- (4) Środki przewidziane w niniejszej dyrektywie są zgodne z opinią komitetu ustanowionego na mocy art. 29 ust. 1 dyrektywy 2008/57/WE,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

Artykuł 1

Punkt 1.4.4 załącznika III do dyrektywy 2008/57/WE otrzymuje brzmienie:

„1.4.4. Projekt i działanie systemu kolei nie mogą powodować wytwarzania przez system kolei niedopuszczalnego poziomu hałasu:

— w obszarach sąsiadujących z infrastrukturą, w rozumieniu definicji zawartej w art. 3 dyrektywy 2012/34/UE, oraz

— w kabinie maszynisty.”.

Artykuł 2

1. Państwa członkowskie wprowadzają w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy najpóźniej do dnia 1 stycznia 2015 r. Niezwłocznie przekazują Komisji tekst tych przepisów.

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

2. Państwa członkowskie przekazują Komisji tekst podstawowych przepisów prawa krajowego, przyjętych w dziedzinie objętej niniejszą dyrektywą.

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

Artykuł 3

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

Artykuł 4

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do państw członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia 10 marca 2014 r.

W imieniu Komisji
José Manuel BARROSO
Przewodniczący
