



EURÓPAI
BIZOTTSÁG

Brüsszel, 2016.1.26.
COM(2016) 33 final

2013/0016 (COD)

A BIZOTTSÁG KÖZLEMÉNYE AZ EURÓPAI PARLAMENTNEK

az Európai Unió működéséről szóló szerződés 294. cikkének (6) bekezdése alapján

**a vasútbiztonságról szóló európai parlamenti és tanácsi irányelv (átdolgozott szöveg)
elfogadására vonatkozó tanácsi álláspontról**

(EGT-vonatkozású szöveg)

A BIZOTTSÁG KÖZLEMÉNYE AZ EURÓPAI PARLAMENTNEK

az Európai Unió működéséről szóló szerződés 294. cikkének (6) bekezdése alapján

**a vasútbiztonságról szóló európai parlamenti és tanácsi irányelv (átdolgozott szöveg)
elfogadására vonatkozó tanácsi álláspontról**

(EGT-vonatkozású szöveg)

1. ELŐZMÉNYEK

2013. január 30-án a Bizottság hat jogalkotási javaslatból álló, átfogó csomagot fogadott el annak érdekében, hogy javuljon a vasúti szolgáltatások minősége Európában, és bővüljön a választék.

Ahhoz, hogy a vasút vonzóbb alternatívát jelentsen az utasok számára, és a modális váltás lendületet kapjon, javulnia kell a szolgáltatás színvonalának és hatékonyságának. A szűkös közalapok esetében jobb ár-érték arány és fenntarthatóság lenne elérhető.

A felhasználói igények kielégítése érdekében a csomag az innovációt is támogatni kívánja az európai vasúti szolgáltatások terén, mégpedig a következő három – egymástól különböző, mégis egymással összefüggő – módon:

- (1) a belföldi személyszállítási piacok megnyitása a verseny előtt, valamint a közszolgáltatási szerződésekkel kapcsolatban a pályázatkírás kötelezővé tétele;
- (2) a pályahálózat-működtetők függetlenségének megerősítése oly módon, hogy képesek legyenek a vasúti hálózat valamennyi fő funkciójának ellenőrzésére és a vasúti infrastruktúrához való méltányos hozzáférés mindenki számára való biztosítására;
- (3) az Ügynökség szerepének erősítése annak érdekében, hogy „egyablakos ügyintézőhellyé” váljon, amely jogosult az egész EU-ban érvényes forgalombahozatali járműengedélyek és üzemeltetői biztonsági tanúsítványok kiadására.

A javaslat Európai Parlament, illetve Tanács számára történő megküldésének időpontja
(COM(2013) 31 final – 2013/0016 COD dokumentum):

2013. január 31.

Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményének időpontja:

2013. augusztus 22.

A Régiók Bizottsága véleményének időpontja:

2013. október 8.

Az Európai Parlament állásponjtjának időpontja (első olvasat):

2014. február 26.

A Tanács állásponjtja elfogadásának időpontja:

2015. december 10.

2. A BIZOTTSÁG JAVASLATÁNAK CÉLJA

A 2004/49/EK európai parlamenti és tanácsi vasútbiztonsági irányelv¹ átdolgozásának fő célja a vasúti társaságok biztonsági tanúsítási eljárásának egyszerűsítése. A kettős rendszer helyett [A. rész (abban a tagállamban adják ki, amelyben a vasúti társaság megkezdte működését) és B. rész (minden olyan tagállamban kiadják, amelyben a vasúti társaság működni szándékozik)] egységes biztonsági tanúsítvány kerülne bevezetésre, amely az egész EU-ban érvényes volna.

A javaslat felülvizsgálja a nemzeti biztonsági hatóságok szerepét is, valamint a felelősségi köröknek köztük és az Európai Vasúti Ügynökség (a továbbiakban: az Ügynökség) közötti megosztását. A javaslat értelmében a nemzeti biztonsági hatóságok jobban fókuszálnának azon vasúti társaságok felügyeletére, amelyek az érintett tagállamokban működnek, és azon tevékenységekre, amelyek tekintetében előnyös lehet a közvetlen jelenlét vagy a helyi nyelv ismerete (például vizsgálatok/ellenőrzések). Az Ügynökség feladata a nemzeti biztonsági hatóságok ellenőrzése és a rendszer általános biztonsági teljesítményének nyomon követése lenne.

A 2004/49/EK irányelv már eddig is lényeges módosításokon ment át. Mivel újabb módosítások történtek, a Bizottság a szöveg egyértelmősége érdekében átdolgozást javasolt.

3. MEGJEGYZÉSEK A TANÁCS ÁLLÁSPONTJÁRÓL

A 2015. december 10-i Közlekedési Tanács által elfogadott politikai megállapodás támogatja a bizottsági javaslatnak a biztonsági tanúsítási eljárás egyszerűsítésével kapcsolatos fő célkitűzését. Ugyanakkor a politikai megállapodás néhány aspektusában eltér a Bizottság javaslatától; nevezetesen lehetőséget ad arra, hogy a csak egy tagállamban működő vasúti társaságok megválaszthassák, hogy biztonsági tanúsítványaikat az Ügynökségnél vagy a hazai nemzeti biztonsági hatóságnál kívánják-e kérvényezni. Ugyanakkor az eljárás és a döntési kritériumok mindkét esetben ugyanazok maradnának.

Ezenkívül a tanácsi álláspont:

- pontosítja a vasúti rendszer szereplőinek feladatait és felelősségi köreit a biztonsági szint javítása vonatkozásában azáltal, hogy megerősíti a vasúti rendszer különböző szereplőinek a vasútbiztonság kialakításában és javításában betöltött szerepére vonatkozó rendelkezéseket (4. cikk). A Tanács ezen túlmenően úgy ítéli meg, hogy elsősorban a pályahálózat-működtetőknek és a vasúti társaságoknak kell felelősséget vállalniuk a vonatok biztonságos működtetéséért, és hogy az említettek számára célszerű lenne kötelezővé tenni biztonságirányítási rendszerek kialakítását;
- egyértelművé teszi, hogy az Ügynökség elszámoltatható a biztonsági tanúsítványok kiadásával kapcsolatban. Új preambulumbekkezdés – a (27) preambulumbekkezdés – került beillesztésre a szövegbe az Ügynökség felelősségének jogi keretét felidézendő, és annak fontosságát hangsúlyozandó, hogy az Ügynökségnek teljes mértékben együtt kell működnie a nemzeti biztonsági hatóságokkal a vasúti balesetek esetén. A Tanács álláspontja továbbá arról is rendelkezik, hogy az Ügynökség teljes felelősséggel tartozik az általa kiállított egységes biztonsági tanúsítványért (10. cikk (6) bekezdés);

¹ Az Európai Parlament és a Tanács 2004. április 29-i 2004/49/EK irányelve a közösségi vasutak biztonságáról, valamint a vasúttársaságok engedélyezéséről szóló 95/18/EK tanácsi irányelv és a vasúti infrastruktúrapacitás elosztásáról, továbbá a vasúti infrastruktúra használati díjának felszámításáról és a biztonsági tanúsítványról szóló 2001/14/EK irányelv módosításáról (HL L 164., 2004.4.30., 44. o.).

- fellebbezési eljárást biztosít a kérelmező számára, akinek lehetősége van az ügyet tagállami bíróság elé terjeszteni abban az esetben, ha nem ért egyet az Ügynökség vagy egy nemzeti biztonsági hatóság által hozott intézkedéssel (10. cikk (12) bekezdés);
- részletesen meghatározza az Ügynökség és a nemzeti biztonsági hatóságok közötti együttműködés módját az egységes biztonsági tanúsítványok kiadása terén. A szöveg eljárást tartalmaz az Ügynökség és a nemzeti biztonsági hatóságok közötti véleménykülönbségek kezelésére (10. cikk (7) bekezdés);
- részletesen rendelkezik a nemzeti biztonsági hatóságok felügyeleti tevékenységeiről és e tevékenységek tanúsítással való kapcsolatáról. Konkrétan ez az új rendelkezés (a 17. cikk) annak biztosítására irányul, hogy az új biztonsági tanúsítási eljárás ne ássa alá a nemzeti biztonsági hatóságok szerepét a vasúti társaságokra és a pályahálózat-működtetőkre vonatkozó felügyeleti feladataik tekintetében;
- végrehajtási hatáskörökkel ruházza fel a Bizottságot a balesetekről és váratlan eseményekről készülő vizsgálati jelentésekkel kapcsolatos jelentéstételi struktúra létrehozása érdekében (24. cikk).

A Tanács álláspontja magában foglal különleges esetekkel és egyes tagállamok által megfogalmazott aggályokkal kapcsolatos új rendelkezéseket is. A tanácsi álláspontban foglalt új rendelkezések célja:

- lehetővé tenni a tagállamok számára, hogy a mellékvágányokat kivonják az irányelv alapján végrehajtandó intézkedések hatóköréből;
- lehetővé tenni a nem uniós üzemeltetők számára, hogy biztonsági tanúsítvány nélkül is igénybe vehessék az EU területén található határközeli vasúti állomásokat;
- az EU többi részétől elzárt hálózatok felügyelete tekintetében különleges intézkedéseket előírni az Ügynökség és a nemzeti biztonsági hatóság együttműködésére vonatkozóan;
- lehetővé tenni a rendszertől való eltérést a harmadik országokkal közösen használt tehervagonparkhoz tartozó tehervagonok karbantartásáért felelős szervek tanúsítása esetén;
- költség-haszon elemzést követően lehetővé tenni az Ügynökség számára, hogy létrehozzon egy eszközt a vasúti lánc érintett szereplői közötti, biztonságot érintő információcsere megkönnyítésére;
- erősíteni a kölcsönös bizalom, megbízhatóság és tanulás kultúráját a pályahálózat-működtetők és a vasúti társaságok biztonságirányítási rendszerén keresztül;
- kiemelni a biztonsági kultúra megteremtésének fontosságát; konkrét lépésként az Ügynökség felkérést kap arra, hogy értékelje, milyen mértékben sikerült megteremtteni a biztonsági kultúrát, ideértve az események jelentését is, valamint a Bizottság felkérést kap arra, hogy az Ügynökség ajánlásai alapján hozzon megfelelő intézkedéseket.

A Bizottság a fenti tételeket elfogadhatónak tartja, ugyanakkor sajnálatát fejezi ki a tanácsi álláspont következő aspektusaival kapcsolatban:

- az átültetés határideje két évről háromra változott;

- a meghatalmazáson alapuló és végrehajtási hatáskörök tekintetében bevezetett valamennyi módosítás miatt, ideértve a véleménynyilvánítástól való tartózkodásra vonatkozó záradék rendszeres alkalmazásával kapcsolatos módosítást is, amely ellentétes a 182/2011/EU rendelet 5. cikke (4) bekezdése második albekezdése b) pontjának betűjével és szellemével;
- a tagállamok azon kötelezettségének eltörlése miatt, hogy egyértelmű és pontos információkkal lássák el a Bizottságot az irányelvek nemzeti jogba történő átültetéséről, amely kötelezettséget az Európai Parlament, a Tanács és a Bizottság 2011. október 27-i együttes politikai nyilatkozatában a magyarázó dokumentumok kapcsán megerősített.

4. KÖVETKEZTETÉS

A Bizottság úgy látja, hogy az egyszerűsített és egységesített biztonsági tanúsítási keret felállításával kapcsolatos célok elérése érdekében elengedhetetlen a vasúti rendszer biztonságáról szóló jogszabályok aktualizálása. Az aktualizálás jelentősen szűkítené a nemzeti szabályok széles körét az EU-ban, és – ami ugyanolyan fontos – nagyban csökkentené az egyes tagállamok biztonsági tanúsítási eljárásai között fennálló különbségeket.

A Bizottság a kompromisszum jegyében elfogadja Tanács állásfoglalását, lehetővé téve az Európai Parlamentnek a végső szöveg második olvasatban, a negyedik vasúti csomag további öt javaslatával együtt történő elfogadását. A Bizottság valóban úgy látja, hogy a piaci pillér és a műszaki pillér egyidejű elfogadása maximalizálná a fogyasztói előnyöket a vasúti ágazat szolgáltatásminősége, hatékonysága és versenyképessége terén.