



EVROPSKA
KOMISIJA

Bruselj, 26.1.2016
COM(2016) 33 final

2013/0016 (COD)

**SPOROČILO KOMISIJE
EVROPSKEMU PARLAMENTU**

v skladu s členom 294(6) Pogodbe o delovanju Evropske unije

v zvezi s

**stališčem Sveta glede sprejetja Direktive Evropskega parlamenta in Sveta o varnosti na
železnici (prenovitev)**

(Besedilo velja za EGP)

**SPOROČILO KOMISIJE
EVROPSKEMU PARLAMENTU**

v skladu s členom 294(6) Pogodbe o delovanju Evropske unije

v zvezi s

**stališčem Sveta glede sprejetja Direktive Evropskega parlamenta in Sveta o varnosti na
železnici (prenovitve)**

(Besedilo velja za EGP)

1. OZADJE

Komisija je 30. januarja 2013 sprejela obsežen sveženj šestih zakonodajnih predlogov za zagotovitev večje kakovosti in izbire na področju železniških storitev v Evropi.

Potrebno je izboljšati kakovost in učinkovitost železniških storitev, da bi postale privlačnejša izbira za potnike in da bi se spodbudil prehod na druge oblike prevoza. Boljše razmerje med kakovostjo in ceno ter trajnost je mogoče doseči z omejenimi javnimi sredstvi.

Namen svežnja je tudi spodbuditi inovacije v železniškem sektorju EU, da bi se izpolnila pričakovanja uporabnikov. To se bo doseglo na tri različne in med seboj povezane načine:

- (1) z odprtjem domačih trgov potniškega prometa za konkurenco in uvedbo obveznega razpisnega postopka za javna naročila storitev;
- (2) z okrepitvijo neodvisnosti upravljavcev infrastrukture, tako da bodo nadzirali vse glavne funkcije železniškega omrežja in vsem zagotavljali pravičen dostop do železniških storitev;
- (3) z okrepitvijo vloge Agencije, da bo postala „univerzalno okence“ za izdajanje dovoljenj za dajanje vozil na trg in varnostnih spričeval prevoznikom, ki bodo veljala po vsej EU.

Datum predložitve predloga Evropskemu parlamentu in Svetu
(dokument COM(2013) 31 final – 2013/0016 COD):

31. januar 2013

Datum mnenja Evropskega ekonomsko-socialnega odbora:

22. avgust 2013

Datum mnenja Odbora regij:

8. oktober 2013

Datum stališča Evropskega parlamenta, prva obravnava:

26. februar 2014

Datum sprejetja stališča Sveta:

10. december 2015

2. CILJ PREDLOGA KOMISIJE

Glavni cilj prenovitve Direktive o varnosti na železnici 2004/49/ES Evropskega parlamenta in Sveta¹ je poenostavitev postopka izdaje varnostnih spričeval železniškim podjetjem. To pomeni, da se sedanji dvodelni sistem [del A (izdan v državi članici, kjer je imelo železniško podjetje najprej sedež) in del B (izdan v vsaki državi članici, kjer namerava železniško podjetje delovati)] nadomesti z enotnim varnostnim spričevalom EU, veljavnim po vsej Uniji.

V predlogu je bila pregledana tudi vloga nacionalnih varnostnih organov (NSA) ter razdelitev pristojnosti med njimi in Evropsko železniško agencijo (v nadaljnjem besedilu: Agencija). V skladu s predlogom bi se NSA bolj osredotočili na nadzor železniških podjetij, ki delujejo v svojih državah članicah, in na dejavnosti, pri katerih bi bila lokalna prisotnost prednost ali bi bilo potrebno znanje lokalnega jezika (kot npr. inšpekcijski pregledi/revizije). Agencija bi morala spremljati dejavnosti, uspešnost in organizacijo NSA ter splošno varnost sistema.

Direktiva 2004/49/ES je bila v preteklosti že precej spremenjena. Ker so bile uvedene dodatne spremembe, je Komisija zaradi jasnosti predlagala prenovitev.

3. PRIPOMBE NA STALIŠČE SVETA

Politični sporazum, ki ga je Svet za promet sprejel 10. decembra 2015, podpira glavne cilje predloga Komisije za poenostavitev postopka izdaje varnostnih spričeval. Vendar glede nekaterih vidikov politični sporazum odstopa od predloga Komisije, zlasti v zvezi z določbo, da železniškim podjetjem, ki delujejo le v eni državi članici, omogoči, da zaprosijo za varnostno spričevalo bodisi pri Agenciji bodisi pri domačem NSA. V obeh primerih pa bi postopek in merila za odločitev ostali enaki.

Poleg tega stališče Sveta:

- Pojasnjuje vlogo in pristojnosti akterjev železniškega sistema, da bi se izboljšala varnost, in sicer z okrepitvijo določb o posameznih vlogah akterjev v železniškem sistemu pri razvoju in izboljšanju železniške varnosti (člen 4). Poleg tega Svet meni, da bi morali biti upravljavci infrastrukture in železniška podjetja v veliki meri pristojni za varno obratovanje vlakov in obvezani vzpostaviti sistem za upravljanje varnosti.
- Pojasnjuje, da je Agencija odgovorna za področje izdajanja varnostnih spričeval. Besedilu se doda nova uvodna izjava (uvodna izjava 27), s katero se opozori na pravni okvir odgovornosti Agencije in poudari pomen polnega sodelovanja z NSA v primeru železniških nesreč. Stališče Sveta prav tako navaja, da je Agencija v celoti odgovorna za enotno varnostno spričevalo, ki ga je izdala (člen 10(6)).
- Določa postopek pritožbe za vložnike, tako da upošteva možnost, da se zadeva predloži nacionalnemu sodišču v primeru nestrinjanja z odločitvijo Agencije ali NSA (člen 10(12)).
- Podrobno navaja, kako naj Agencija in NSA sodelujejo pri izdajanju enotnih varnostnih spričeval. Postopek za obravnavo razhajanj med Agencijo in nacionalnimi varnostnimi organi je vključen v besedilo Sveta (člen 10(7)).

¹ Direktiva 2004/49/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 29. aprila 2004 o varnosti na železnicah Skupnosti ter o spremembi Direktive Sveta 95/18/ES o izdaji licence prevoznikom v železniškem prometu in Direktive 2001/14/ES o dodeljevanju železniških infrastrukturnih zmogljivosti, naložitvi uporabnin za uporabo železniške infrastrukture in podeljevanju varnostnega spričevala (UL L 164, 30.4.2004, str. 44).

- Podrobno navaja nadzorne dejavnosti nacionalnih varnostnih organov in pojasnjuje njihovo povezavo z izdajanjem spričeval. Namen te nove določbe (člen 17) je predvsem zagotoviti, da novi postopki za izdajo varnostnih spričeval ne bodo okrnili vloge nacionalnih varnostnih organov pri nadzoru železniških podjetij in upravljavcev infrastrukture.
- Navaja izvedbena pooblastila Komisije, kar se tiče vzpostavitve strukture poročanja o preiskavah nesreč in incidentov (člen 24).

Stališče Sveta vključuje tudi nove določbe, ki zadevajo posebne primere in pomisleke nekaterih držav članic. Nove določbe iz stališča Sveta bodo:

- omogočile državam članicam, da izključijo manevrske trike iz obsega ukrepov, izvedenih v okviru Direktive;
- omogočile prevoznikom, ki niso iz EU, da dosežejo postajo znotraj EU, ki je blizu meje, brez varnostnega spričevala;
- omogočile posebno ureditev za sodelovanje med Agencijo in nacionalnimi varnostnimi organi pri nadzoru omrežij, ki so izolirana od ostalega območja EU;
- omogočile odstopanje od sistema za izdajo spričeval organom, pristojnim za vzdrževanje tovornih vagonov, ki spadajo v nabor tovornih vagonov v skupni uporabi z državami nečlanicami EU;
- omogočile Agenciji, da po analizi stroškov in koristi oblikuje orodje za lažjo izmenjavo informacij v zvezi z varnostjo med ustreznimi akterji v železniški verigi;
- spodbudile razvoj kulture medsebojnega zaupanja in učenja prek sistemov za upravljanje varnosti upravljavcev infrastrukture in železniških podjetij;
- okrepile pomen razvoja kulture varnosti, in sicer z zahtevo za Agencijo, naj oceni razvoj kulture varnosti, vključno s poročanjem o dogodkih, ter z zahtevo za Komisijo, naj sprejme ustrezne ukrepe na podlagi priporočil Agencije.

Komisija meni, da so zgornje točke sprejemljive, vendar obžaluje naslednje vidike stališča Sveta:

- rok za prenos, ki se je povečal z dveh na tri leta;
- vse spremembe v zvezi s prenesenimi in izvedbenimi pooblastili, vključno s sistematično uporabo določbe o nepredložitvi mnenja, ki je v nasprotju s črko in duhom točke b) drugega pododstavka člena 5(4) Uredbe (EU) št. 182/2011, ter
- ukinitve obveznosti držav članic, da Komisiji predložijo jasne in natančne informacije o prenosu direktiv v nacionalno zakonodajo, kot so jo potrdili Evropski parlament, Svet in Komisija v skupni politični izjavi z dne 27. oktobra 2011 o obrazložitenih dokumentih.

4. ZAKLJUČEK

Komisija meni, da je posodobitev zakonodaje o varnosti železniškega sistema bistvenega pomena za doseg ciljev uvedbe poenostavljenega in enotnega okvira za varnostna spričevala. Posodobljena zakonodaja bi bistveno zmanjšala veliko število nacionalnih tehničnih predpisov v EU ter velike razlike med postopki držav članic za izdajo varnostnih spričeval.

Komisija v duhu kompromisa sprejme stališče Sveta, da se Evropskemu parlamentu omogoči, da končno besedilo sprejme v drugi obravnavi skupaj z ostalimi petimi predlogi iz četrtega železniškega paketa. Komisija namreč meni, da bi hkratno sprejetje tržnega in tehničnega stebra v največji možni meri povečalo koristi v smislu kakovosti storitev, učinkovitosti in konkurenčnosti železniškega sektorja.