EVROPSKÁ
KOMISE

V Bruselu dne 26.1.2016
COM(2016) 33 final

2013/0016 (COD)

# SDĚLENÍ KOMISE EVROPSKÉMU PARLAMENTU

**podle čl. 294 odst. 6 Smlouvy o fungování Evropské unie**

**týkající se**

**postoje Rady k přijetí směrnice Evropského parlamentu a Rady o bezpečnosti železnic (přepracované znění)**

(Text s významem pro EHP)

2013/0016 (COD)

**SDĚLENÍ KOMISE EVROPSKÉMU PARLAMENTU**

**podle čl. 294 odst. 6 Smlouvy o fungování Evropské unie**

**týkající se**

**postoje Rady k přijetí směrnice Evropského parlamentu a Rady o bezpečnosti železnic (přepracované znění)**

(Text s významem pro EHP)

## 1. SOUVISLOSTI

Dne 30. ledna 2013 Komise přijala komplexní balíček šesti legislativních návrhů, který má zlepšit kvalitu a rozšířit nabídku železničních služeb v Evropě.

Zlepšení kvality služeb a efektivnosti jsou nutná pro to, aby se železnice stala pro cestující atraktivnější variantou a aby se podpořil přechod z jiných druhů dopravy na dopravu po železnici. U omezených finančních prostředků z veřejných zdrojů lze zajistit lepší poměr mezi kvalitou a cenou a dosáhnout udržitelnosti.

Tento balíček má rovněž za cíl podporovat inovace v oblasti železniční dopravy EU s cílem splnit očekávání uživatelů, a to třemi různými a vzájemně propojenými způsoby:

1) otevřením trhů vnitrostátní osobní dopravy hospodářské soutěži a zavedením povinného nabídkového řízení na smlouvy o veřejných službách;

2) posílením nezávislosti provozovatelů infrastruktury tak, aby měli pod kontrolou všechny hlavní funkce železniční sítě, a zajištěním rovného přístupu na železnici pro všechny;

3) posílením úlohy agentury tak, aby se stala jednotným kontaktním místem vydávajícím dopravcům celoevropská povolení k uvádění vozidel na trh i celoevropská osvědčení o bezpečnosti.

| | |
|---|---|
| Datum odeslání návrhu Evropskému parlamentu a Radě (dokument COM(2013) 31 final – 2013/0016 COD): | 31. ledna 2013 |
| Datum vydání stanoviska Evropského hospodářského a sociálního výboru: | 22. srpna 2013 |
| Datum vydání stanoviska Výboru regionů: | 8. října 2013 |
| Datum přijetí postoje Evropského parlamentu v prvním čtení: | 26. února 2014 |
| Datum přijetí postoje Rady: | 10. prosince 2015 |

## 2. CÍL NÁVRHU KOMISE

Hlavním cílem přepracování směrnice Evropského parlamentu a Rady 2004/49/ES o bezpečnosti železnic[1] je zjednodušit postup udělování osvědčení o bezpečnosti železničním podnikům. Uvedené zahrnuje přechod ze současného dvojsložkového systému [část A (udělení v členském státě, v němž měl železniční podnik první sídlo) a část B (udělení v každém členském státě, ve kterém chce železniční podnik působit)] na jednotné EU osvědčení o bezpečnosti platné v celé Unii.

V návrhu se zkoumá i úloha vnitrostátních bezpečnostních orgánů (NSA) a rozdělení odpovědnosti mezi ně a Evropskou agenturu pro železnice (dále jen „agentura“). Podle návrhu by se vnitrostátní bezpečnostní orgány měly více zaměřit na dozor nad železničními podniky v dotyčných členských státech a na činnosti, při kterých může být výhodná přítomnost na území nebo u kterých se vyžadují znalosti místního jazyka (např. kontroly/audity). Agentura by měla sledovat činnost, výkonnost a organizaci vnitrostátních dozorových orgánů a celkovou úroveň bezpečnosti systému.

Směrnice 2004/49/ES již byla v minulosti podstatně změněná. Vzhledem k tomu, že byly provedeny další změny, navrhla Komise v zájmu jasnosti přepracování.

## 3. PŘIPOMÍNKY TÝKAJÍCÍ SE POSTOJE RADY

Politická dohoda přijatá na zasedání Rady pro dopravu dne 10. prosince 2015 podporuje hlavní cíle návrhu Komise zjednodušit postup udělování osvědčení o bezpečnosti. Politická dohoda se však v některých ohledech liší od návrhu Komise. Konkrétně dává železničním podnikům, které působí pouze v jednom členském státě, možnost požádat o osvědčení o bezpečnosti buď agenturu, nebo vnitrostátní bezpečnostní orgán. V obou případech však postup a kritéria při rozhodování zůstanou stejné.

Kromě toho postoj Rady:

- vyjasňuje roli a povinnosti subjektů železničního systému s cílem zlepšit úroveň bezpečnosti, a to posílením ustanovení o příslušných rolích subjektů železničního systému při rozvoji a zlepšování bezpečnosti železnic (článek 4). Rada se navíc domnívá, že provozovatelé infrastruktury a železniční podniky by měly nést hlavní odpovědnost za bezpečný provoz vlaku a že by měly povinně zřídit systémy řízení bezpečnosti;
- vyjasňuje, že agentura nese odpovědnost za vydávání osvědčení o bezpečnosti. Do textu se doplňuje nový bod odůvodnění (bod odůvodnění 27) s cílem připomenout právní rámec odpovědnosti agentury a zdůraznit význam plné spolupráce s vnitrostátními bezpečnostními orgány (NSA) v případě železničních nehod. Kromě toho postoj Rady stanoví, že agentura je plně odpovědná za jednotné osvědčení o bezpečnosti, které vydala (čl. 10 odst. 6);
- stanoví postup odvolání pro žadatele, který zohledňuje možnost obrátit se na vnitrostátní soud v případě nesouhlasu s rozhodnutím agentury nebo NSA (čl. 10 odst. 12);

[1] Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2004/49/ES ze dne 29. dubna 2004 o bezpečnosti železnic Společenství a o změně směrnice Rady 95/18/ES o vydávání licencí železničním podnikům a směrnice 2001/14/ES o přidělování kapacity železniční infrastruktury, zpoplatnění železniční infrastruktury a o vydávání osvědčení o bezpečnosti, Úř. věst. L 164, 30.4.2004, s. 44.

- podrobněji uvádí, jak mají agentura a národní bezpečnostní orgány spolupracovat při udělování jednotných osvědčení o bezpečnosti. Do textu Rady je zahrnut postup řízení při neshodách mezi agenturou a NSA (čl. 10 odst. 7);
- poskytuje podrobné informace o činnostech NSA v oblasti dozoru a o tom, jak souvisí s certifikací. Konkrétněji je cílem tohoto nového ustanovení (článek 17) zaručit, aby se novými postupy bezpečnostní certifikace nenarušila úloha vnitrostátních bezpečnostních orgánů v oblasti provozování dozoru nad železničními podniky a provozovateli infrastruktury;
- svěřuje Komisi prováděcí pravomoci stanovit strukturu zprávy o vyšetřování nehody či mimořádné události.

Postoj Rady rovněž obsahuje nová ustanovení zabývající se konkrétními případy a obavami některých členských států. Cílem nových ustanovení v postoji Rady je:

- poskytnout členským státům možnost vyloučit z působnosti opatření zavedených směrnicí vedlejší koleje;
- umožnit operátorům ze zemí mimo EU přijet na stanici na území EU blízko hranic bez osvědčení o bezpečnosti;
- poskytnout konkrétní ujednání o spolupráci mezi agenturou a vnitrostátními bezpečnostními orgány při dozoru nad sítěmi izolovanými od zbytku EU;
- povolit výjimku ze systému při certifikaci subjektů odpovědných za údržbu nákladních vozů patřících do parku nákladních vozů ve společném užívání se zeměmi mimo EU;
- po provedení analýzy nákladů a přínosů umožnit agentuře zřídit nástroj, který usnadní výměnu informací týkajících se bezpečnosti mezi příslušnými aktéry v železničním řetězci;
- posílit rozvoj kultury vzájemné důvěry, jistoty a vzdělávání se prostřednictvím systémů řízení bezpečnosti provozovatelů infrastruktury a železničních podniků;
- zdůraznit důležitost rozvoje kultury bezpečnosti, konkrétně tím, že po agentuře bude vyžadováno zhodnocení rozvoje kultury bezpečnosti zahrnující hlášení o událostech, a tím, že po Komisi bude vyžadováno přijetí vhodných opatření na základě doporučení agentury.

Ačkoli Komise považuje uvedené body za přijatelné, vyjadřuje politování nad těmito aspekty postoje Rady:

- prodloužením lhůty pro provedení ze dvou na tři roky;
- všemi změnami týkajícími se přenesených a prováděcích pravomocí, včetně systematického použití ustanovení o nevydání žádného stanoviska, což je v rozporu s literou i duchem čl. 5 odst. 4 druhého pododstavce písm. b) nařízení (EU) č. 182/2011;
- zrušením povinnosti členských států poskytovat Komisi informace, které jsou v souvislosti s provedením směrnic do vnitrostátního práva jasné a přesné, jak uznal Evropský parlament, Rada a Komise ve společném politickém prohlášení o informativních dokumentech ze dne 27. října 2011.

## 4. ZÁVĚR

Komise se domnívá, že aktualizace předpisů o bezpečnosti železničního systému je pro dosažení cílů zavedení zjednodušeného a jednotného rámce osvědčení o bezpečnosti zásadní. Podstatně by se tím snížila široká škála vnitrostátních pravidel v EU a stejně důležitý je fakt, že by se tak omezily výrazné rozdíly v postupech bezpečnostní certifikace v členských státech.

V duchu kompromisu Komise schvaluje postoj Rady a umožňuje tak, aby Evropský parlament mohl přijmout konečné znění ve druhém čtení společně s dalšími pěti návrhy čtvrtého železničního balíčku. Komise má za to, že souběžné přijetí jak tržního, tak i technického pilíře by přineslo největší výhody z hlediska kvality služeb, efektivity a konkurenceschopnosti odvětví železniční dopravy.