EURÓPSKA
KOMISIA

V Bruseli 26. 1. 2016
COM(2016) 33 final

2013/0016 (COD)

OZNÁMENIE KOMISIE EURÓPSKEMU PARLAMENTU

podľa článku 294 ods. 6 Zmluvy o fungovaní Európskej únie

o

pozícii Rady k prijatiu smernice Európskeho parlamentu a Rady o bezpečnosti železníc (prepracované znenie)

(Text s významom pre EHP)

2013/0016 (COD)

OZNÁMENIE KOMISIE EURÓPSKEMU PARLAMENTU

podľa článku 294 ods. 6 Zmluvy o fungovaní Európskej únie

o

pozícii Rady k prijatiu smernice Európskeho parlamentu a Rady o bezpečnosti železníc (prepracované znenie)

(Text s významom pre EHP)

1. SÚVISLOSTI

Komisia prijala 30. januára 2013 komplexný balík šiestich legislatívnych návrhov zameraných na dosiahnutie vyššej kvality a lepšieho výberu v oblasti služieb železničnej dopravy v Európe.

Zlepšenie kvality služieb a efektívnosti je potrebné v záujme zvýšenia príťažlivosti železničnej dopravy ako voľby cestujúcich a podpory presunu v rámci používaných druhov dopravy. Lepší pomer medzi kvalitou a cenou a udržateľnosť možno zabezpečiť napriek obmedzeným finančným prostriedkom z verejných zdrojov.

Balík sa zameriava aj na podporu inovácií v oblasti železničnej dopravy v EÚ s cieľom uspokojiť očakávania používateľov a to tromi rôznymi a vzájomne prepojenými spôsobmi:

(1) otváraním trhov vnútroštátnej osobnej dopravy hospodárskej súťaži a zavedením povinnej verejnej súťaže v prípade verejných zákaziek na poskytnutie služby;

(2) posilnením nezávislosti manažérov infraštruktúry tak, aby kontrolovali všetky hlavné funkcie železničnej siete a zabezpečením spravodlivého prístupu k železničnej doprave pre všetkých;

(3) posilnením úlohy agentúry, aby sa stala jednotným kontaktným miestom na vydávanie povolení na uvedenie vozidiel na trh ako aj bezpečnostných osvedčení pre prevádzkovateľov – oboje platné v celej EÚ.

Dátum odoslania návrhu Európskemu parlamentu a Rade [dokument COM(2013) 31 final – 2013/0016 (COD)]:	31. januára 2013
Dátum stanoviska Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru:	22. augusta 2013
Dátum stanoviska Výboru regiónov:	8. októbra 2013
Dátum pozície Európskeho parlamentu v prvom čítaní:	26. februára 2014
Dátum prijatia pozície Rady:	10. decembra 2015

2. CIEĽ NÁVRHU KOMISIE

Hlavným cieľom prepracovaného znenia smernice 2004/49/ES[1] o bezpečnosti železníc je zjednodušiť proces udeľovania bezpečnostných osvedčení železničným podnikom. Zahŕňa to prechod zo súčasného systému pozostávajúceho z dvoch častí [časť A (udelenie v členskom štáte, v ktorom mal železničný podnik prvé sídlo) a časť B (udelenie v každom členskom štáte, v ktorom chce železničný podnik pôsobiť)] na jednotné bezpečnostné osvedčenie EÚ platné v celej Únii.

V návrhu sa skúma aj úloha národných bezpečnostných orgánov (NSA) a rozdelenie zodpovedností medzi ne a Európsku železničnú agentúru (ďalej len „agentúra“). Podľa návrhu by sa NSA mali viac zamerať na dohľad nad železničnými podnikmi pôsobiacimi v príslušných členských štátoch a na činnosti, pri ktorých môže byť výhodná prítomnosť na území alebo pri ktorých sa vyžadujú znalosti miestneho jazyka (napr. kontroly/audity). Agentúra by mala monitorovať činnosť, výkonnosť a organizáciu národných bezpečnostných orgánov a celkovú úroveň bezpečnosti systému.

Smernica 2004/49/ES už bola v minulosti podstatne zmenená. Keďže sa vykonávajú ďalšie zmeny, Komisia v záujme jasnosti navrhla spraviť prepracované znenie.

3. PRIPOMIENKY K POZÍCII RADY

Politická dohoda prijatá na zasadnutí Rady pre dopravu 10. decembra 2015 podporuje hlavné ciele návrhu Komisie zjednodušiť postup udeľovania bezpečnostných osvedčení. Politická dohoda sa však v niektorých aspektoch líši od návrhu Komisie, konkrétne poskytuje železničným podnikom pôsobiacim len v jednom členskom štáte možnosť požiadať o vydanie bezpečnostného osvedčenia buď agentúru alebo domáci NSA. V oboch prípadoch však postup a kritériá pri rozhodovaní zostanú rovnaké.

Okrem toho sa v pozícii Rady:

- objasňuje úloha a povinnosti aktérov pôsobiacich v systéme železníc s cieľom zlepšiť úroveň bezpečnosti posilnením ustanovení o príslušných úlohách aktérov systému železníc v oblasti rozvoja a zlepšovania bezpečnosti železníc (článok 4). Rada sa navyše domnieva, že manažéri infraštruktúry a železničné podniky by mali niesť hlavnú zodpovednosť za bezpečnú prevádzku vlaku a že by mali povinne zriadiť systémy manažmentu bezpečnosti,
- objasňuje, že agentúra nesie zodpovednosť za vydávanie bezpečnostných osvedčení. Do textu sa pridá nové odôvodnenie (odôvodnenie 27) s cieľom stiahnuť právny rámec týkajúci sa zodpovednosti agentúry a zdôrazniť význam plnej spolupráce s NSA v prípade železničných nehôd. Okrem toho sa v pozícii Rady stanovuje, že agentúra je plne zodpovedná za jednotné bezpečnostné osvedčenie, ktoré vydala (článok 10 ods. 6).
- stanovuje postup odvolania pre žiadateľov, v ktorom sa zohľadňuje možnosť obrátiť sa na vnútroštátny súd v prípade nesúhlasu s rozhodnutím agentúry alebo NSA (článok 10 ods. 12),

[1] Smernica 2004/49/ES Európskeho parlamentu a Rady z 29. apríla 2004 o bezpečnosti železníc Spoločenstva a o zmene a doplnení smernice Rady 95/18/ES o udeľovaní licencií železničným podnikom a smernici 2001/14/ES o prideľovaní kapacity železničnej infraštruktúry, vyberaní poplatkov za používanie železničnej infraštruktúry a bezpečnostnej certifikácii (Ú. v. EÚ L 164, 30.4.2004, s. 44).

- podrobnejšie uvádza, ako má agentúra a národné bezpečnostné orgány spolupracovať pri vydávaní jednotných bezpečnostných osvedčení. Do textu Rady sa zahrnul postup riadenia rozdielností medzi agentúrou a NSA (článok 10 ods. 7),
- poskytujú podrobné informácie o činnostiach dohľadu NSA a o tom, ako súvisia s certifikáciou. Konkrétnejšie je cieľom tohto nového ustanovenia (článok 17) zaručiť, aby sa novým postupom bezpečnostnej certifikácie nenarušila úloha národných bezpečnostných orgánov v oblasti vykonávania činností dohľadu nad železničnými podnikmi a manažérmi infraštruktúry,
- Komisii poskytujú vykonávacie právomoci s cieľom stanoviť štruktúru správ o vyšetrovaní nehôd a incidentov (článok 24).

Pozícia Rady obsahuje aj nové ustanovenia, ktoré sa zaoberajú špecifickými prípadmi a obavami niektorých členských štátov. Cieľom nových ustanovení v pozícii Rady je:

- poskytnúť členským štátom možnosť vylúčiť vedľajšie koľaje z rozsahu pôsobnosti opatrení zavedených smernicou,
- umožniť prevádzkovateľom z krajín mimo EÚ dôjsť po stanicu na území EÚ blízko hraníc bez bezpečnostného osvedčenia,
- zabezpečiť osobitné dohody o spolupráci medzi agentúrou a národnými bezpečnostnými orgánmi pri dohľade nad sieťami izolovanými od zvyšku EÚ,
- povoliť výnimku zo systému pri certifikácii subjektov zodpovedných za údržbu nákladných vozňov patriacich do parku nákladných vozňov v spoločnom užívaní s krajinami mimo EÚ,
- po vykonaní analýzy nákladov a prínosov umožniť agentúre zriadiť nástroj, ktorý uľahčí výmenu informácií týkajúcich sa bezpečnosti medzi príslušnými aktérmi v železničnom reťazci,
- posilniť rozvoj kultúry vzájomnej dôvery, istoty a vzdelávania sa prostredníctvom systémov manažmentu bezpečnosti manažérov infraštruktúry a železničných podnikov,
- zdôrazniť dôležitosť rozvoja kultúry bezpečnosti, konkrétne tým, že sa od agentúry bude vyžadovať zhodnotenie rozvoja kultúry bezpečnosti vrátane hlásenia incidentov, a tým, že sa od Komisie bude vyžadovať prijatie vhodných opatrení na základe odporúčania agentúry.

Hoci Komisia považuje uvedené body za prijateľné, vyjadruje poľutovanie nad týmito aspektmi pozície Rady:

- predĺžením lehoty na transpozíciu z 2 rokov na 3 roky,
- všetkými úpravami, ktoré sa zaviedli v súvislosti s delegovanými a vykonávacími právomocami vrátane systematického využívania ustanovenia o nevydaní stanoviska, ktoré je v rozpore so znením a duchom článku 5 ods. 4 druhého pododseku písm. b) nariadenia (EÚ) č. 182/2011,
- zrušením povinnosti členských štátov poskytovať Komisii informácie, ktoré sú v súvislosti s transpozíciou smerníc do vnútroštátneho práva jasné a presné, ako uznal Európsky parlament, Rada a Komisia v spoločnom politickom vyhlásení k vysvetľujúcim dokumentom z 27. októbra 2011.

4. ZÁVER

Komisia sa domnieva, že aktualizácia právnych predpisov v oblasti bezpečnosti systému železníc je kľúčová na dosiahnutie cieľa zaviesť zjednodušený a jednotný rámec bezpečnostnej certifikácie. Podstatne by sa tým znížila široká škála vnútroštátnych predpisov v EÚ a rovnako dôležitý je fakt, že by sa tak obmedzili výrazné rozdiely v postupoch bezpečnostnej certifikácie v členských štátoch.

Komisia v duchu kompromisu prijíma pozíciu prijatú Radou, aby Európsky parlament mohol prijať konečný text v druhom čítaní spolu s ostatnými piatimi návrhmi štvrtého železničného balíka. Komisia sa v skutočnosti domnieva, že súbežné prijatie trhových aj technických pilierov by maximalizovalo prínosy z hľadiska kvality služieb, účinnosti a konkurencieschopnosti odvetvia železničnej dopravy.