

CS

CS

CS



KOMISE EVROPSKÝCH SPOLEČENSTVÍ

V Bruselu dne 7.3.2008
KOM(2008) 137 v konečném znění

2006/0272 (COD)

SDĚLENÍ KOMISE EVROPSKÉMU PARLAMENTU

podle čl. 251 odst. 2 druhého pododstavce Smlouvy o ES

týkající se

**společného postoje Rady k přijetí směrnice Evropského parlamentu a Rady, kterou se
mění směrnice 2004/49/ES o bezpečnosti železnic Společenství**

SDĚLENÍ KOMISE EVROPSKÉMU PARLAMENTU

**podle čl. 251 odst. 2 druhého pododstavce Smlouvy o ES
týkající se**

**společného postoje Rady k přijetí směrnice Evropského parlamentu a Rady, kterou se
mění směrnice 2004/49/ES o bezpečnosti železnic Společenství**

1. SOUVISLOSTI

Datum předání návrhu Evropskému parlamentu a Radě (dokument KOM(2006) 784 v konečném znění – 2006/0272 COD): 13. 12. 2006

Datum vydání stanoviska Evropského hospodářského a sociálního výboru: 11. 7. 2007

Datum vydání stanoviska Evropského parlamentu v prvním čtení: 29. 11. 2007

Datum přijetí společného postoje jednomyslně: 3. 3. 2008

2. CÍL NÁVRHU KOMISE

Evropská komise přijala dne 13. prosince 2006 soubor opatření s cílem podpořit revitalizaci odvětví železnic odstraněním překážek bránících pohybu vlaků v evropské železniční síti.

Komise tuto iniciativu zahájila ze dvou hlavních důvodů:

- usnadnění volného pohybu vlaků v rámci EU větším zprůhledněním a zefektivněním postupu uvádění lokomotiv do provozu;
- zjednodušení právního prostředí konsolidací a sloučením směrnic o železniční interoperabilitě.

Jedno z těchto opatření spočívá ve změně směrnice 2004/49/ES o bezpečnosti železnic. Při zpracování tohoto návrhu Komise sledovala tři cíle:

- zavedení zásady vzájemného uznávání povolení k uvedení do provozu již vydaného jedním členským státem. Podle této zásady nebude nutno kolejová vozidla, která již jeden členský stát pro uvedení do provozu schválil, podrobovat v jiném členském státě dodatečnému schválení v souvislosti s dalšími vnitrostátními požadavky, které vyplývají např. ze zvláštností místní sítě;
- rozšíření pravomocí agentury takovým způsobem, aby mohla zhodnotit různé platné vnitrostátní postupy a technické předpisy a vytvořit a aktualizovat (a zároveň rozšiřovat) seznam požadavků, které mají být ověřeny pouze jednou, ať už proto, že se jedná o předpisy mezinárodně uznávané, nebo proto, že je lze pokládat za rovnocenné;

- vyjasnění vztahů mezi železničním podnikem a subjektem pověřeným údržbou. Se vstupem nové úmluvy o mezinárodní železniční přepravě (COTIF 1999) v platnost jsou totiž spojena nová pravidla týkající se smluv o používání vozidel. Navrhuje se proto vymezit pojem provozovatele kolejových vozidel a upřesnit vztah mezi podnikem a provozovatelem, především v oblasti údržby.

3. PŘÍPOMÍNKY KE SPOLEČNÉMU POSTOJI

Uvedené tři instituce se pokusily usnadnit proces vedoucí k rychlé dohodě již v prvním čtení. To však nebylo možné kvůli požadavkům Evropského parlamentu, které se především týkají vymezení vztahů mezi železničními podniky a provozovateli kolejových vozidel v oblasti údržby.

Společný postoj Rady, přijatý jednomyslně, neodporuje zásadním cílům ani myšlence návrhu Komise.

Společný postoj Rady již navíc zahrnuje část změn přijatých Evropským parlamentem v prvním čtení a zajišťuje potřebný soulad s přepracovaným zněním směrnic týkajících se železniční interoperability (návrh KOM(2006) 783 v konečném znění – 2006/273 COD)), které bylo v prvním čtení schváleno. Konkrétně bylo dohodnuto přesunout obsah článku 14 (a nového článku 14a) směrnice o bezpečnosti železnic do nové směrnice o interoperabilitě s cílem sloučit do jediného předpisu všechny postupy týkající se uvádění železničních vozů do provozu.

4. PODROBNÉ PŘÍPOMÍNKY KOMISE

4.1. Pozměňovací návrhy Evropského parlamentu, které Komise přijala a které byly v plném nebo částečném znění zahrnuty do společného postoje

Pozměňovací návrhy 2, 9, 19, 20, 24, 25, 26 a 27, které objasňují, upřesňují a doplňují návrh Komise.

Pozměňovací návrhy 1, 10, 11, 12, 13, 15 a 23, které je však třeba přizpůsobit standardní terminologii, vyplývající z rozhodnutí Rady 2006/512/ES, kterým se mění rozhodnutí 1999/468/ES o postupech pro výkon prováděcích pravomocí svěřených Komisi.

Pozměňovací návrh 8: Odkaz k registru NVR (celostátnímu registru vozidel) je v souladu s rozhodnutím Komise o registru NVR ze dne 9. listopadu 2007¹. Tuto definici však Rada ve svém společném postoji změnila tak, aby ji uvedla v soulad s novým článkem o údržbě vozidel.

Co se týče pozměňovacího návrhu 18, není jeho první odstavec již potřebný, protože bylo dohodnuto, že obsah článku 14 bude přesunut do nové směrnice o železniční interoperabilitě.

¹ Úř. věst. L 305, 23.11.2007, s. 30.

4.2. Pozměňovací návrhy Evropského parlamentu, které Komise zamítla a které nebyly v plném ani částečném znění zahrnuty do společného postoje

Pozměňovací návrh 3, neboť ke vztahu mezi směrnicí o interoperabilitě a směrnicí 89/391/EHS (o zavádění opatření pro zlepšení bezpečnosti a ochrany zdraví zaměstnanců při práci a zvláštních ustanovení k minimalizaci rizik železniční dopravy pro zaměstnance) se již vyjadřuje čtrnáctý bod odůvodnění v současnosti platné směrnice.

Pozměňovací návrhy 4, 5, 6 a 7, neboť by nebylo vhodné měnit původní definici „vnitrostátní bezpečnostními předpisy“, uvedenou ve směrnici 2004/49/ES o bezpečnosti železnic, kterou členské státy právě provedly do vnitrostátních právních předpisů. Zúčastněné strany proti této definici nikdy nevznesly žádné námitky. V zásadě lze říci, že ne všechny vnitrostátní bezpečnostní předpisy se týkají základních požadavků směrnic o železniční interoperabilitě. Některé se například týkají životního prostředí

Pokud jde o pozměňovací návrh 14, společné cíle v oblasti bezpečnosti a postup pro jejich přijetí byly dohodnuty v roce 2004. Práce již značně pokročily a nebylo by vhodné měnit jejich předpoklady v průběhu vývoje. Na druhou stranu čl. 6 odst. 4 původní směrnice již stanoví analýzu nákladů a přínosů.

Pozměňovací návrhy 16 a 17, které poukazují na vysokou úroveň bezpečnosti a jejichž znění bylo formulováno soudržněji se zbývajících částí směrnice v rámci společného postoje Rady.

Pozměňovací návrh 22, který se týká možnosti požádat agenturu pro železnice o odbornou radu v případě, že bezpečnostní orgán vydá zamítavé rozhodnutí ohledně vydání osvědčení o bezpečnosti nebo schválení z hlediska bezpečnosti, neboť jde nad rámec cílů stanovených v návrhu Komise.

4.3. Pozměňovací návrhy Evropského parlamentu, které jsou pro Komisi přijatelné, ale které nebyly v plném ani částečném znění zahrnuty do společného postoje

Pozměňovací návrh 21, který Komise v zásadě přijala. Znění společného postoje se nicméně zakládá na pojmu „subjekt pověřený údržbou“, který je nyní součástí nového předpisového rámce Společenství (je definován v TSI „vozy“² a ve výše uvedeném rozhodnutí o registru NVR). Navíc to, zda by systém vydávání osvědčení provozovatelům měl být povinný nebo dobrovolný, by nemělo být stanoveno ve směrnici, ale až po dokončení studie dopadů, kterou má zpracovat agentura.

5. ZÁVĚR

Komise se domnívá, že společný postoj přijatý jednomyslně dne 3. března 2008 přispívá k zásadním cílům a myšlence jejího návrhu, a proto ho může podpořit.

² Úř. věst. L 344, 8.12.2006, s. 1.