



EUROPSKA
KOMISIJA

Bruxelles, 26.1.2016.
COM(2016) 33 final

2013/0016 (COD)

**KOMUNIKACIJA KOMISIJE
EUROPSKOM PARLAMENTU**

na temelju članka 294. stavka 6. Ugovora o funkcioniranju Europske unije

o

**stajalištu Vijeća o donošenju Direktive Europskog parlamenta i Vijeća o sigurnosti
željeznica (preinaka)**

(Tekst značajan za EGP)

**KOMUNIKACIJA KOMISIJE
EUROPSKOM PARLAMENTU**

na temelju članka 294. stavka 6. Ugovora o funkcioniranju Europske unije

o

**stajalištu Vijeća o donošenju Direktive Europskog parlamenta i Vijeća o sigurnosti
željeznica (preinaka)**

(Tekst značajan za EGP)

1. KONTEKST

Komisija je 30. siječnja 2013. donijela sveobuhvatan paket od šest zakonodavnih prijedloga za bolju kvalitetu i veći izbor željezničkih usluga u Europi.

Potrebno je poboljšati kvalitetu i učinkovitost usluga kako bi željeznica bila privlačnija putnicima i kako bi se potaknula promjena načina prijevoza. Održivost i veća vrijednost za novac mogu se postići i s malo javnih sredstava.

Cilj je paketa i poticati inovacije u europskim željeznicama kako bi se ispunila očekivanja korisnika. To se postiže na tri različita, međusobno povezana načina:

- (1) otvaranjem nacionalnih tržišta putničkog prijevoza tržišnom natjecanju i obvezivanjem na javno nadmetanje za ugovore o javnim uslugama;
- (2) povećanjem neovisnosti upravitelja infrastrukture tako da oni upravljaju svim temeljnim funkcijama željezničke mreže i omogućivanjem ravnopravnog pristupa željeznici svima;
- (3) jačanjem uloge Agencije kako bi ona postala „jedinstvena točka” za izdavanje odobrenja za stavljanje vozila na tržište i rješenja o sigurnosti za prijevoznike na razini EU-a.

Datum slanja prijedloga Europskom parlamentu i Vijeću
(dokument COM(2013) 31 završna verzija – 2013/0016 COD):

31. siječnja 2013.

Datum mišljenja Europskoga gospodarskog i socijalnog odbora:

22. kolovoza 2013.

Datum mišljenja Odbora regija:

8. listopada 2013.

Datum stajališta Europskog parlamenta, prvo čitanje:

26. veljače 2014.

Datum donošenja stajališta Vijeća:

10. prosinca 2015.

2. CILJ PRIJEDLOGA KOMISIJE

Glavni je cilj preinake Direktive 2004/49/EZ Europskog parlamenta i Vijeća o sigurnosti željeznica¹ pojednostaviti postupak izdavanja rješenja o sigurnosti željezničkim prijevoznicima. Njime je obuhvaćen prelazak s postojećeg dvodijelnog rješenja [dio a) izdaje se u državi članici u kojoj je željeznički prijevoznik izvorno osnovan, a dio b) u svakoj državi članici u kojoj željeznički prijevoznik namjerava posloovati] na jedinstveno rješenje EU-a o sigurnosti koje vrijedi u cijeloj Uniji.

Prijedlogom se izmjenjuje i uloga nacionalnih tijela nadležnih za sigurnost (NSA-i) te podjela odgovornosti između njih i Europske agencije za željeznice (dalje u tekstu: „Agencija”). U skladu s prijedlogom nacionalna tijela nadležna za sigurnost više bi se usredotočila na nadziranje željezničkih prijevoznika koji posluju u pripadajućim državama članicama i na aktivnosti za koje bi bila korisna lokalna nazočnost ili za koje je potrebno znanje nacionalnog jezika (kao što su inspekcije/revizije). Agencija bi trebala pratiti aktivnost, uspješnost i organizaciju nacionalnih tijela nadležnih za sigurnost te opću sigurnost sustava.

Direktiva 2004/49/EZ već je znatno izmijenjena. Budući da se dodatno izmjenjuje, Komisija je zbog jasnoće predložila preinaku.

3. NAPOMENE O STAJALIŠTU VIJEĆA

Političkim sporazumom postignutim na sastanku Vijeća za promet 10. prosinca 2015. podupiru se glavni ciljevi Komisijina prijedloga za pojednostavnjivanje postupka izdavanja rješenja o sigurnosti. Međutim, politički sporazum razlikuje se od Komisijina prijedloga u nekim aspektima, posebice u tome da bi željeznički prijevoznici koji posluju samo u jednoj državi članici mogli birati žele li podnijeti zahtjev za rješenje o sigurnosti Agenciji ili nacionalnom tijelu nadležnom za sigurnost. Ipak, u oba slučaja postupak i kriteriji za odlučivanje ostaju isti.

K tome, u stajalištu Vijeća:

- objašnjavaju se uloge i odgovornosti dionika željezničkog sustava u poboljšanju razine sigurnosti jačanjem odredbi o ulogama sudionika željezničkog sustava u razvoju i poboljšanju sigurnosti željeznice (članak 4.). Nadalje, Vijeće smatra da bi upravitelji infrastrukture i željeznički prijevoznici trebali imati glavnu odgovornost za sigurno funkcioniranje vlakova i da bi trebali biti obvezni uspostaviti sustave upravljanja sigurnošću;
- objašnjava se da je Agencija odgovorna u kontekstu izdavanja rješenja o sigurnosti. Tekstu je dodana nova uvodna izjava (uvodna izjava 27.) u kojoj se ponavlja pravni okvir za odgovornost Agencije i naglašava važnost potpune suradnje s nacionalnim tijelima nadležnima za sigurnost u slučaju željezničkih nesreća. Osim toga, u stajalištu Vijeća navodi se da je Agencija u potpunosti odgovorna za jedinstveno rješenje o sigurnosti koje je izdala (članak 10. stavak 6.);
- predviđa se žalbeni postupak za podnositelje zahtjeva kojim je obuhvaćena mogućnosti prosljeđivanja predmeta nacionalnom sudu u slučaju neslaganja s odlukom koju donese Agencija ili nacionalno tijelo nadležno za sigurnost (članak 10. stavak 12.);

¹ Direktiva 2004/49/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 29. travnja 2004. o sigurnosti željeznica Zajednice i izmjeni Direktive Vijeća 95/18/EZ o izdavanju dozvola željezničkim prijevoznicima i Direktive 2001/14/EZ o dodjeli željezničkog infrastrukturnog kapaciteta i ubiranju pristojbi za korištenje željezničke infrastrukture i dodjeli rješenja o sigurnosti (SL L 164, 30.4.2004., str. 44.)

- detaljnije se opisuje kako Agencija i nacionalna tijela nadležna za sigurnost trebaju surađivati na izdavanju jedinstvenog rješenja o sigurnosti. Tekst Vijeća sadržava postupak za rješavanje razlika između Agencije i nacionalnog tijela nadležnog za sigurnost (članak 10. stavak 7.);
- navedene su pojedinosti o nadzornim aktivnostima nacionalnih tijela nadležnih za sigurnost i njihov odnos s postupkom izdavanja rješenja. Točnije, cilj je te nove odredbe (članak 17.) zajamčiti da se novim postupkom izdavanja rješenja o sigurnosti neće ugroziti uloga nacionalnih tijela nadležnih za sigurnost u zadaćama nadzora željezničkih prijevoznika i upravitelja infrastrukture;
- Komisiji se daju provedbene ovlasti za uspostavljanje strukture izvješćivanja za izvješća o istragama nesreća i poremećaja (članak 24.).

Stajalište Vijeća sadržava i nove odredbe kojima se rješavaju specifični slučajevi te zabrinutosti nekih država članica. Svrha je novih odredaba iz stajališta Vijeća:

- omogućiti državama članicama da isključe sporedne kolosijeke iz područja primjene mjera koje se provode u okviru Direktive;
- dopustiti subjektima koji nisu iz EU-a da voze do pogranične stanice unutar EU-a bez rješenja o sigurnosti;
- osigurati posebne mehanizme za suradnju Agencije i nacionalnih tijela nadležnih za sigurnost pri nadzoru mreža koje su izolirane od ostatka EU-a;
- dopustiti odstupanje od sustava za izdavanje rješenja za tijela nadležna za održavanje teretnih vagona koji pripadaju voznom parku teretnih vagona koji se upotrebljavaju zajednički s trećim zemljama;
- na temelju analize troškova i koristi omogućiti Agenciji da uspostavi alat kojim se olakšava razmjena sigurnosnih informacija među relevantnim sudionicima u željezničkom lancu;
- poticati razvoj kulture međusobnog povjerenja, pouzdanosti i učenja s pomoću sustava upravljanja sigurnošću upravitelja infrastrukture i željezničkih prijevoznika;
- naglasiti važnost razvoja kulture sigurnosti, posebice zahtijevajući od Agencije da procijeni razvoj kulture sigurnosti, uključujući izvješćivanje o događajima, te zahtijevajući od Komisije da poduzme odgovarajuće mjere na temelju preporuka Agencije.

Komisija navedene točke smatra prihvatljivima, no izražava žaljenje zbog sljedećih aspekata stajališta Vijeća:

- produljenja roka za prenošenje s dvije na tri godine;
- svih uvedenih izmjena u pogledu delegiranih i provedbenih ovlasti, uključujući sustavno korištenje klauzulom o nedavanju mišljenja, što je suprotno tekstu i duhu članka 5. stavka 4. drugog podstavka točke (b) Uredbe (EU) br. 182/2011;
- ukidanja obveze da države članice dostave Komisiji jasne i precizne informacije o prijenosu direktiva u nacionalno zakonodavstvo koju su Europski parlament, Vijeće i Komisija potvrdili u Zajedničkoj političkoj izjavi od 27. listopada 2011. o dokumentima s obrazloženjima.

4. ZAKLJUČAK

Komisija smatra da je ažuriranje zakonodavstva o sigurnosti željezničkog sustava ključno za uvođenje pojednostavnjenog i objedinjenog okvira za izdavanje rješenja o sigurnosti. Time bi se znatno reducirao niz nacionalnih pravila u EU-u i, što je jednako važno, smanjile velike razlike u postupcima država članica za izdavanje rješenja o sigurnosti.

U duhu kompromisa, Komisija prihvaća stajalište koje je donijelo Vijeće, čime se Europskom parlamentu omogućuje da donese konačni tekst u drugom čitanju zajedno s ostalih pet prijedloga u okviru četvrtog željezničkog paketa. Naime, Komisija smatra da bi se istodobnim donošenjem tržišnih i tehničkih osnova maksimalno povećale koristi u pogledu kvalitete usluge, učinkovitosti i konkurentnosti željezničke industrije.