



KOMISIA EURÓPSKÝCH SPOLOČENSTIEV

Brusel, 6.11.2006

KOM(2006) 660 v konečnom znení

SPRÁVA KOMISIE RADE A EURÓPSKEMU PARLAMENTU

Správa o pokroku v implementácii smerníc o interoperabilite počas obdobia 2000 až 2005 (96/48/ES pre vysokorýchlostné železnice a 2001/16/ES pre konvenčné železnice)

{SEK(2006) 1418}

Obsah

1.	Úvod.....	3
2.	Činnosti v rámci smerníc	3
2.1.	Výbor.....	3
2.2.	Spoločný reprezentatívny orgán a Európska železničná agentúra	4
2.3.	Technické špecifikácie pre interoperabilitu	4
2.4.	Analýza nákladov a výnosov	4
2.5.	Dialóg zúčastnených strán.....	4
2.6.	Pozmeňujúca a doplňujúca smernica 2004/50	5
2.7.	Smernica o bezpečnosti 2004/49/ES a Európska železničná agentúra	5
3.	TRANSPOZÍCIA SMERNÍC	5
3.1.	Smernica o vysokorýchlostných železniciach 96/48/ES.....	5
3.2.	Smernica o konvenčných železniciach 2001/16/ES.....	5
4.	Pokrok v oblasti interoperability	6
4.1.	Transeurópske siete	6
4.2.	Interoperabilita transeurópskej železničnej siete	6
4.3.	Registre infraštruktúry a koľajové vozidlá.....	7
4.4.	Neuplatňovanie technických špecifikácií pre interoperabilitu.....	7
4.5.	ERTMS (Systém riadenia európskej železničnej dopravy)	7
4.6.	Notifikované orgány a ich činnosti	8
4.7.	Normalizácia	8
5.	Závery a Odporúčania	8

Prílohy: Pracovný dokument útvarov Komisie obsahujúci šesť príloh, ktoré súvisia s obsahom tejto správy.

1. Úvod

Východiskom tejto správy je článok 24 smernice 96/48/ES, v ktorom sa uvádza:

„Každé dva roky má Komisia informovať Európsky parlament a Radu o pokroku v dosahovaní interoperability systému transeurópskych vysokorýchlostných železníc.“

Takisto sa podľa článku smernice 2001/16/ES vyžaduje:

„Každé dva roky a po prvýkrát 20. apríla 2005 Komisia podá Európskemu parlamentu a Rade hlásenie o pokroku zaznamenanom v oblasti dosiahnutia interoperability transeurópskej konvenčnej železničnej sústavy.“

Zámerom tejto správy je splniť tieto záväzky prostredníctvom jednej správy. V správe sa opisuje súčasný stav smerníc o interoperabilite, ich transpozícia zo strany členských štátov, činnosti, ktoré boli podniknuté s cieľom splnenia ustanovení týchto smerníc, pokrok v oblasti interoperability a budúci vzťah s Európskou železničnou agentúrou, ktorá začala svoju činnosť počas roku 2005. Odklad spojený s predložením tejto správy odráža čas, ktorý bol nevyhnutný na úplne a súvislé zhromaždenie a preskúmanie všetkých uvedených zložiek.

2. ČINNOSTI V RÁMCI SMERNÍC

Smernica o vysokorýchlostných železničiach 96/48/ES nadobudla účinnosť v roku 1996 a do vnútroštátneho právneho poriadku mala byť implementovaná do apríla 1999.

Smernica o konvenčných železničiach 2001/16/ES nadobudla účinnosť v roku 2001 a do vnútroštátneho právneho poriadku mala byť implementovaná do apríla 2003.

V prílohách 3 a 4 sa podrobne opisuje stav transpozície týchto smerníc v jednotlivých členských štátoch.

Rozsah transeurópskej železničnej siete sa opisuje v rozhodnutí Európskeho parlamentu a Rady 1692/96/ES o základných usmerneniach Spoločenstva pre rozvoj transeurópskej dopravnej siete, ktoré bolo zmenené a doplnené v roku 2004 rozhodnutím 884/2004/ES.

2.1. Výbor

V zmysle článku 21 smernice 96/48/ES bol založený výbor zložený z predstaviteľov členských štátov. S cieľom rozšíriť rozsahu činností výboru na úlohy vyplývajúce zo smernice 2001/16/ES bol rokovací poriadok výboru, prijatý v októbri 1997, zmenený a prijatý v apríli 2002.

Tento istý výbor pôsobí i v zmysle článku 27 smernice 2004/94/ES o bezpečnosti železníc Spoločenstva. Rozšírenie pôsobnosti tohto výboru na oblasť železničnej bezpečnosti zabezpečuje lepšiu integráciu požiadaviek týkajúcich sa bezpečnosti a interoperability, čo v dlhodobom horizonte môže viesť k jednému súboru predpisov týkajúcich sa interoperability a bezpečnosti, čo bude mať priaznivý dosah na celý železničný systém.

2.2. Spoločný reprezentatívny orgán a Európska železničná agentúra

Na konci roku 1996 bolo Európske združenie pre železničnú interoperabilitu (AEIF) poverené, aby vystupovalo ako spoločný reprezentatívny orgán založený podľa smernice 96/48/ES. Európska železničná agentúra preberá úlohu AEIF a bude vypracovávať všetky budúce technické špecifikácie pre interoperability od roku 2006. Vo februári 2006 dostala agentúra svoj prvý mandát na vypracovanie tretieho súboru technických špecifikácií pre interoperabilitu v zmysle smernice o konvenčných železniciach.

2.3. Technické špecifikácie pre interoperabilitu

Podľa smernice o vysokorýchlostných železniciach 96/48/ES bola vypracovaná päťka technických špecifikácií pre interoperabilitu, ktoré nadobudli účinnosť v máji 2002, tak ako sa uvádza v prílohe 2 k tejto správe. Tieto TSI sa v súčasnosti revidujú; očakáva sa, že konečné návrhy revidovaných textov sa predložia výboru na hlasovanie v polovici roku 2006 a k ich formálnemu prijatiu Komisiou dôjde do konca roka 2006.

Prvá skupina prioritných technických špecifikácií pre interoperabilitu podľa smernice 2001/16/ES o konvenčných železniciach, ktorú Komisia prijala v 2005/2006, je opísaná v prílohe 2 k tejto správe. Druhou prioritou, ktorá bola pripravená AEIF, sú navrhované technické špecifikácie pre interoperabilitu týkajúce sa bezpečnosti v železničných tuneloch a dostupnosti pre osoby s obmedzenou schopnosťou pohybu a orientácie. Boli pripravené prvé návrhy, ktoré sa v súčasnosti revidujú.

V priebehu vypracovania prvých a druhých prioritných technických špecifikácií pre interoperabilitu vyvstalo niekoľko spoločných požiadaviek pre konvenčné a vysokorýchlostné železnice, ktoré sú nezávislé od rýchlosti na trati a ktoré sa týkajú napríklad oblasti hluku, prevádzky a riadenia, bezpečnosti v železničných tuneloch a osôb s obmedzenou schopnosťou pohybu a orientácie. V budúcnosti by mohlo byť prospešné zvážiť zlúčenie určitých technických špecifikácií pre interoperabilitu v prípadoch, v ktorých nie sú závislé od rýchlosti na trati. To by umožnilo zmenšenie právnej dokumentácie a o železničných systémoch by sa dalo uvažovať z perspektívy „celistvého systému“ a potenciálne tak znížiť celkové náklady a zvýšiť prínosy.

2.4. Analýza nákladov a výnosov

V súlade s článkom 6 ods. 4 smernice 2001/16/ES a 96/48/ES je každá technická špecifikácia pre interoperabilitu podložená analýzou nákladov a výnosov. Členské štáty majú povinnosť sa na tejto činnosti podieľať prostredníctvom poskytovania požadovaných údajov. Táto účasť má kľúčový význam, pretože podrobné údaje o štruktúre a fungovaní železničného systému sú dostupné iba na vnútroštátnej úrovni. Tieto údaje sú potrebné na zaistenie presného stanovenia úplného dosahu technickej špecifikácie pre interoperabilitu.

2.5. Dialóg zúčastnených strán

Podľa článku 6 ods. 8 oboch smerníc o interoperabilite sa počas vypracovania technických špecifikácií pre interoperabilitu vedú konzultácie so sociálnymi partnermi. Táto podmienka bola splnená v prípade všetkých technických špecifikácií pre interoperabilitu týkajúcich sa konvenčných železníc, ako aj v prípade revízií technickej špecifikácie pre interoperabilitu pre vysokorýchlostné železnice. Konzultácie sa uskutočnili v rámci Výboru pre sociálny dialóg, ktorý bol ustanovený v súlade s rozhodnutím Komisie 98/500/ES. Napriek počiatocným

ťažkostiam pri organizácii dialógu medzi AEIF a sociálnymi partnermi skúsenosti preukázali pozitívny vývoj procesu, ktorý spolu s užitočnými prínosmi zvyšuje kvalitu technických špecifikácií pre interoperabilitu.

V súlade s článkom 6 ods. 7 oboch smerníc sa prostredníctvom konzultácií organizovaných AEIF počas vypracovania technických špecifikácií pre interoperabilitu obdobne zohľadnili stanoviská používateľov.

2.6. Pozmeňujúca a doplňujúca smernica 2004/50

V uznesení z mája 2000 Európsky parlament a Rada vyzvali Komisiu k predloženiu návrhov na zmenu a doplnenie smernice 96/48/ES na účely jej zosúladenia so smernicou 2001/16/ES.

Smernica 2004/50/ES, ktorou sa menia a doplňajú smernice 96/48/ES a 2001/16/ES, bola následne prijatá v apríli 2004 ako súčasť druhého balíka o železniciach. Členské štáty boli povinné transponovať túto smernicu do vnútroštátneho právneho poriadku do 1. mája 2006. Jej kľúčové ustanovenia sa uvádzajú v prílohe 2.

Tieto ustanovenia boli úspešne implementované v prípade prijatých technických špecifikácií pre interoperabilitu a pre tie špecifikácie, ktoré sa tvoria a revidujú.

2.7. Smernica o bezpečnosti 2004/49/ES a Európska železničná agentúra

Smernicou o bezpečnosti sa ustanovuje harmonizovaný európsky prístup k bezpečnosti a zakladajú vnútroštátne bezpečnostné orgány zodpovedné za reguláciu bezpečnosti, ako aj vnútroštátne orgány zodpovedné za vyšetrovanie nehôd.

Agentúra je založená v zmysle nariadenia 881/2004/ES a bude zodpovedná za budúce vypracovávanie technických špecifikácií pre interoperabilitu, monitorovanie interoperability, ako aj za vytváranie špecifických bezpečnostných opatrení uvedených v smernici 2004/49/ES. Činnosti agentúry v týchto oblastiach postupne vytvoria silnejšie väzby medzi bezpečnosťou a technickými špecifikáciami pre interoperabilitu.

3. TRANSPOZÍCIA SMERNÍC

3.1. Smernica o vysokorýchlostných železniciach 96/48/ES

S výnimkou Slovenska implementovali všetky členské štáty, ktoré majú železničný systém, smernicu 96/48/ES a notifikovali svoje transpozície. Komisia začala proti Slovensku konania o porušení. Aj keď Cyprus a Malta nemajú železničný systém, sú v súlade s judikatúrou Európskeho súdneho dvora¹ povinní transponovať smernice o interoperabilite. Komisia však skúma situáciu a môže v prípade potreby začať konania o porušení.

3.2. Smernica o konvenčných železniciach 2001/16/ES

Nadobudnutím účinnosti smernice o konvenčných železniciach 2001/16/ES sa rozšíril rozsah interoperabilnej železničnej siete do miery, ktorá je definovaná v rozhodnutí Komisie 1692/96/ES.

¹ Vec C-372/00, Komisia v Írsko, Zb 2001 s.I-10303

Všetky členské štáty, ktoré disponujú železničným systémom, implementovali smernicu 2001/16.

V prílohe 3 a 4 sa uvádzajú vnútroštátne implementačné opatrenia pre tieto dve smernice.

4. POKROK V OBLASTI INTEROPERABILITY

4.1. Transeurópske siete

Hlavným cieľom siete TES-D je interoperabilita, pričom vlastnosti prioritných železničných projektov musia byť v súlade s ustanoveniami smerníc o vysokorýchlostných a konvenčných železniciach. Členské štáty musia pri žiadostiach o financovanie týchto projektov zo zdrojov Spoločenstva potvrdiť ich súlad so smernicami o interoperabilite alebo objasniť, že bola priznaná odchýlka v zmysle špecifických podmienok vymedzených v článku 7 smerníc 96/48/ES a 2001/16/ES.

4.2. Interoperabilita transeurópskej železničnej siete

S výnimkou systémov riadenia/zabezpečenia členské štáty spĺňajú základné parametre technických špecifikácií pre interoperabilitu vysokorýchlostných železníc. Preto je pohyb interoperabilných vlakov, ktorý je síce možný pokiaľ ide o vlastnosti infraštruktúry, obmedzený kvôli potrebe vybaviť koľajové vozidlá vnútroštátnymi systémami riadenia/zabezpečenia.

Existujú však aj iné prekážky, ktoré bránia plnej interoperabilite vysokorýchlostných vlakov, akými sú napríklad rozchod trate, napätie napájania trakcie energiou a maximálne zaťaženie nápravy. Týmto prípadom je v TSI poskytnutý štatút „špecifického prípadu.“ Modifikácia týchto systémov na účely zhody s technickými špecifikáciami pre interoperabilitu je vnútroštátnym rozhodnutím, v ktorom by sa mali zohľadniť prínosy pre interoperabilnú dopravu a náklady spojené s udržiavaním vnútroštátnych systémov.

Pokiaľ ide o rozchod trate (koľají), používajú s výnimkou Írska, Fínska, Portugalska, Španielska, Estónska, Lotyšska a Litvy všetky členské štáty štandardný rozchod trate 1435 mm. Našli sa riešenia pre vlaky, ktoré prechádzajú medzi rozdielnymi rozchodmi, ale tieto riešenia sú drahé a v niektorých prípadoch majú podstatný dosah na čas spojený s prekročením hraníc.

Vysokorýchlostné trate kategórie I (vhodné pre maximálnu rýchlosť 250 km/hod) sa v týchto členských štátoch rozšírili takto:

Dĺžka vysokorýchlostných tratí k 1. 1. 1996	2409 km
Nárast v dĺžke vysokorýchlostných tratí 1996 - 2002	1 281 km
Celková dĺžka vysokorýchlostných tratí v roku 2002	3 690 km

Ďalej sa zistilo, že dĺžka vysokorýchlostných tratí, ktoré boli v roku 2002 vo výstavbe alebo sa plánovali, bola 8417 km. Tento údaj však zahŕňa tiež trate kategórie II² a III³.

² špeciálne modernizované vysokorýchlostné trate s možnosťou rýchlosti rádovo 200 km/hod

V dôsledku revidovaného rozsahu transeurópskych sietí, reklasifikácie vysokorýchlostných tratí členskými štátmi a nadobudnutia účinnosti technických špecifikácií pre interoperabilitu vysokorýchlostných železníc sa situácia od roku 2002 ďalej vyvíjala a je potrebné ju podrobne preskúmať.

Keďže technické špecifikácie pre interoperabilitu konvenčných železníc ešte nie sú v plnej účinnosti, je na hodnotenie ich dosahu na konvenčné železnice ešte priskoro a k realizácii podrobnej štúdie by malo dôjsť neskôr. Je treba pripomenúť, že je úlohou agentúry podávať každé dva roky správu o pokroku v oblasti interoperability.

4.3. Registre infraštruktúry a koľajové vozidlá

V smerniciach o interoperabilite sa od členských štátov vyžaduje, aby uverejnili a aktualizovali vnútroštátne registre infraštruktúry a koľajových vozidiel. Tieto vnútroštátne registre poskytnú presný obraz o pokroku v oblasti interoperability v každom členskom štáte a budú k dispozícii agentúre.

V januári 2003 bola zavedená vzorová štruktúra týchto registrov, pričom prvá prioritná skupina technických špecifikácií pre interoperabilitu konvenčných železníc, ako aj revidované technické špecifikácie pre interoperabilitu vysokorýchlostných železníc budú obsahovať špecifikáciu údajov, ktoré sa majú v registroch uchovávať. Určilo sa už, že väzby a súčinnosť všetkých registrov bude agentúra ďalej skúmať.

4.4. Neuplatňovanie technických špecifikácií pre interoperabilitu

Smernice o interoperabilite povoľujú neuplatňovanie technických špecifikácií pre interoperabilitu podľa článku 7 smerníc 96/48/ES a 2001/16/E, zmenených a doplnených smernicou 2004/50/ES. Členské štáty musia notifikovať Komisii a výbor akékoľvek zamýšľané odchýlky a v určitých prípadoch Komisia prijme o odchýlke rozhodnutie. V roku 2005 Komisia vytvorila usmernenia o výklade článku 7 a o procesoch, ktoré sa uplatňujú na odchýlky.

Bolo udelených niekoľko odchýlok, ktoré sa uvádzajú v prílohe 6. Komisia bude s pomocou výboru odchýlky pravidelne preskúmať a Agentúra bude v rámci siete monitorovať pokrok v oblasti interoperability.

4.5. ERTMS (Systém riadenia európskej železničnej dopravy)

Od marca 2003 musia byť všetky nové vysokorýchlostné trate vybavené ERTMS a po nadobudnutí účinnosti technickej špecifikácie pre interoperabilitu pre konvenčné železnice v septembri 2006 sa ERTMS majú vybaviť všetky nové úseky v rámci konvenčných prioritných projektov.

Aby sa Komisia zaviazala na podporu členských štátov pri rýchlom zavedení ERTMS, dohodla sa v marci 2005 s hlavnými zúčastnenými stranami v železničnom priemysle na memorande o porozumení. V prípade, že by sa systém zaviedol až vtedy, keď si to vyžadujú právne predpisy, bolo by jeho zavádzanie pomalé, aj keď by celkové náklady mohli byť nižšie. Dôsledkom toho by skutočná prepojená sieť vznikla až v priebehu mnohých rokov

³ špeciálne modernizované vysokorýchlostné trate, na ktorých sa v dôsledku topografických, reliéfnych alebo urbanistických obmedzení musí rýchlosť prispôbiť prípad od prípadu

a prvé podniky a siete, ktoré začnú používať systém, by museli dlhšie znášať náklady spojené s dvojitém vybavením (ERTMS a vnútroštátne vybavenie).

Na účely kompenzácie a povzbudenia prvých používateľov ponúkla Komisia krytie nákladov spojených so zavedením tohto interoperabilného systému do výšky 50 %. Tento výrazný stimul, ktorý má krátkodobé zameranie, je potrebný na rýchle začatie zavádzania systému.

4.6. Notifikované orgány a ich činnosti

Notifikované orgány sú zodpovedné za posudzovanie zhody subsystémov s technickými špecifikáciami pre interoperabilitu. Členské štáty sú za menovanie týchto orgánov zodpovedné v zmysle článku 20 ods. 2 smerníc 96/48/ES a 2001/16/ES.

Bola vytvorená koordinačná skupina notifikovaných orgánov – NB Rail – a jej prvé stretnutie sa uskutočnilo v decembri 2000 pod vedením GR pre podnikanie. Notifikované orgány sa stretávajú pravidelne, aby sa dohodli na spoločných pracovných a koordinačných metódach.

Celkový počet notifikovaných orgánov podľa smernice 96/48/ES je 27. Pre smernicu 2001/16/ES existuje 15 notifikovaných orgánov.

V prípade vysokorýchlostných železníc spĺňajú všetky notifikované orgány notifikované Komisii minimálne kritériá uvedené v prílohe k smernici 96/48/ES, avšak doplňujúce kritériá a postupy potrebné na dosiahnutie štatútu notifikovaného orgánu sa v značnej miere líšia na vnútroštátnych úrovniach. Táto otázka sa bude ďalej prejednávať v rámci výboru, a to hlavne kvôli tomu, že po uverejnení technických špecifikácií pre interoperabilitu konvenčných železníc pribudnú v NB Rail činnosti aj účastníci.

Smernicou 2004/50/ES sa sprísnilo kritériá, ktoré notifikované orgány musia spĺňať, pričom sa vyžaduje ich nezávislosť od orgánov členského štátu, ktoré udeľujú povolenie na uvedenie do prevádzky.

4.7. Normalizácia

Dosiaľ bolo v období 1997-2005 vo vzťahu ku smernici 96/48/ES uverejnených 47 harmonizovaných noriem. Aj keď ku smernici 2001/16/ES neboli uverejnené žiadne harmonizované normy, na niektorých z nich sa v súčasnosti pracuje a ich sprístupnenie sa očakáva v roku 2007.

5. ZÁVERY A ODPORÚČANIA

Smernica o interoperabilite vysokorýchlostných železníc je v súčasnosti dobre zavedená a v úplnosti implementovaná (s výnimkou Slovenska) a počas implementácie technických špecifikácií pre interoperabilitu, posúdenia ich zhody a pokroku v oblasti siete vysokorýchlostných železníc boli získané bohaté skúsenosti. Pokiaľ ide o Slovensko, Komisia predložila vec Súdnemu dvoru.

Smernicou o interoperabilite konvenčných železníc sa rozširuje rozsah interoperabilnej železničnej siete; smernica je v súčasnosti implementovaná v rámci Spoločenstva a nadobudnutie účinnosti prvej skupiny technických špecifikácií pre interoperabilitu sa očakáva do polovice roku 2006.

Kľúčovou činnosťou, pomocou ktorej je možné v plnom rozsahu zistenie úplného dosahu TSI, je analýza nákladov a výnosov, ktorá sa týka technických špecifikácií pre interoperabilitu. Členské štáty by sa mali podnecovať ku skorej účasti na procese vypracovania TSI v spolupráci s agentúrou.

V budúcnosti bude prospešné zvážiť zlúčenie určitých technických špecifikácií pre interoperabilitu vysokorýchlostných železníc a konvenčných železníc, aby sa znížila právna dokumentácia a aby sa na železnice dalo hľadiť z perspektívy "celistvého systému", v dôsledku čoho by bolo možné znížiť celkové náklady a zvýšiť prínosy. Zlúčenie oboch smerníc o interoperabilite sa tiež zvažuje v kontexte zjednodušenia a zlepšenia právnej úpravy.

Významnou činnosťou výboru je monitorovanie udelených odchýlok od technickej špecifikácie pre interoperabilitu, keďže rozsah a počet odchýlok ma priamy dosah na pokrok v oblasti interoperability.

Budúce správy o pokroku v oblasti interoperability zohľadňujúce dostupné informácie z vnútroštátnych registrov koľajových vozidiel a infraštruktúry poskytne Európska železničná agentúra, pričom prvá z jej správ bude vypracovaná v roku 2007.