



KOMISIA EURÓPSKÝCH SPOLOČENSTIEV

Brusel 13. 12. 2006
KOM(2006) 784, konečné znenie

2006/0272 (COD)

-

Návrh

SMERNICA EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY,

ktorou sa mení a dopĺňa smernica 2004/49/ES o bezpečnosti železníc Spoločenstva

(predložený Komisiou)

{SEK(2006) 1640

SEK(2006) 1641

SEK(2006) 1642}

DÔVODOVÁ SPRÁVA

(1) KONTEXT NÁVRHU

• Dôvody a ciele návrhu

Vnútroštátne postupy homologácie rušňov sa v súčasnosti považujú za jednu z najväčších prekážok zakladania nových železničných podnikov v oblasti nákladnej dopravy a za hlavnú prekážku interoperability systému európskych železníc. Keďže žiadny členský štát nemôže sám rozhodnúť o tom, že povolenie na uvedenie do prevádzky, ktoré vydá, bude platné na území iných členských štátov, nevyhnutná je iniciatíva Spoločenstva na harmonizáciu vnútroštátnych postupov, ich zjednodušenie a systematickejšie využívanie zásady vzájomného uznávania.

Toto rozšírenie si vyžaduje zmenu a doplnenie smerníc o interoperabilite železníc (96/48/ES, 2001/16/ES, 2004/50/ES), nariadenia (ES) č. 881/2004, ktorým sa ustanovuje Európska železničná agentúra (ďalej len „agentúra“), ako aj smernice o bezpečnosti železníc Spoločenstva (2004/49/ES). Tento návrh sa vzťahuje na zmenu a doplnenie poslednej menovanej smernice.

• Všeobecný kontext

Tento návrh sa predkladá v rámci širšej iniciatívy, ktorej cieľom je dosiahnuť zlepšenia technickej časti regulačného rámca v oblasti železníc, t. j. smerníc o interoperabilite železníc, smernice o bezpečnosti železníc a nariadenia, ktorým sa ustanovuje agentúra.

Po prvé, jeden zo základných aspektov, ktorý treba zlepšiť, aby sa uľahčila voľná premávka vlakov, sa týka postupu homologácie rušňov. Podľa výrobcov a železničných podnikov sú tieto postupy často stále veľmi zdĺhavé a veľmi nákladné; nazdávajú sa, že z čisto technického hľadiska sú niektoré požiadavky zo strany príslušných orgánov dokonca neodôvodnené.

Po druhé, v rámci programu zjednodušenia právnych predpisov má Komisia záujem konsolidovať a zlúčiť smernice o interoperabilite železníc.

Po tretie, opierajúc sa o desaťročné skúsenosti s uplatňovaním smerníc o interoperabilite má Komisia povinnosť navrhnúť niekoľko zlepšení technickej časti regulačného rámca.

Účelom tohto návrhu je zmena a doplnenie smernice 2004/49/ES o bezpečnosti železníc Spoločenstva. Treba ho čítať v spojení so spoločnými návrhmi na zlúčenie/prepracovanie smerníc 96/48/ES a 2001/16/ES o interoperabilite železníc, ako aj na zmenu a doplnenie nariadenia (ES) č. 881/2004, ktorým sa ustanovuje Európska železničná agentúra (ďalej len „agentúra“).

• Platné ustanovenia v oblasti návrhu

Postup uvedenia železničných koľajových vozidiel (vozového parku) do prevádzky je predmetom článku 14 smerníc o interoperabilite železníc a článku 14 smernice o bezpečnosti železníc. Oznamovanie vnútroštátnych predpisov je predmetom článku 16

smerníc o interoperabilite železníc a článku 8 smernice o bezpečnosti železníc.

- **Súlad s inými politikami a cieľmi Únie**

Táto iniciatíva umožňuje dosiahnuť zvýšenie konkurencieschopnosti železničnej dopravy. Znížením nákladov na dopravný reťazec prispieva ku konkurencieschopnosti celého priemyslu v Európskej únii. Dynamický sektor železničnej dopravy zároveň posilňuje svetové prvenstvo európskeho železničného priemyslu a zachováva pracovné miesta v sektore. Konkurencieschopnejšia železničná doprava prispieva aj k plneniu základných záväzkov Európskej únie v oblasti trvalo udržateľného rozvoja a boja proti zmenám klímy.

Táto iniciatíva je súčasťou revidovanej stratégie pre hospodársky rast a zamestnanosť. Okrem toho umožňuje znížiť administratívne náklady spojené s činnosťou vnútroštátnych bezpečnostných orgánov.

(2) **KONZULTÁCIE SO ZAJINTERESOVANÝMI STRANAMI A HODNOTENIE VPLYVU**

- **Konzultácie so zainteresovanými stranami**

Metódy konzultácie, hlavné cieľové sektory a všeobecný profil respondentov

Táto iniciatíva vznikla na základe naliehavej požiadavky samotných zainteresovaných strán. Prvé príznaky určitých ťažkostí sa objavili v rámci štúdie zameranej na bezpečnostnú certifikáciu uskutočnenú v roku 2004. Na základe tejto štúdie Komisia zriadila pracovnú skupinu, ktorá koncom roka 2005 vydala odporúčania. V apríli 2006 Komisia vypracovala dokument určený na konzultáciu, v ktorom uviedla viacero alternatív a ktorý počas pracovného stretnutia predložila všetkým dotknutým stranám (vnútroštátne orgány s pôsobnosťou v oblasti bezpečnosti železníc, zástupcovia priemyslu, prevádzkovatelia, manažéri infraštruktúr, európske organizácie pre normalizáciu atď.). Písomné pozície všetkých týchto strán sa zozbierali a preskúmali v rámci štúdie vplyvu vypracovanej v súlade s platnými štandardmi.

Zhrnutie stanovísk a ich zohľadnenie

Keďže ide o iniciatívu požadovanú účastníkmi zo sektora, všetky odpovede boli iniciatíve Komisie priaznivo naklonené. Navzájom sa od seba líšili svojou pozíciou vo vzťahu k rôznym alternatívam. Jednotlivé alternatívy a pozície rôznych účastníkov vo vzťahu k týmto alternatívam sa spresňujú v hodnotení vplyvu. Pri vypracúvaní svojho návrhu Komisia zohľadnila rôzne stanoviská a jej návrh má dve časti: prvá časť sa týka prác, ktoré sa môžu uskutočniť hneď, teda pred nadobudnutím účinnosti nových ustanovení právnych predpisov, a druhá časť sa týka zmien a doplnení právnych predpisov s cieľom zabezpečiť právnu istotu prostredníctvom právneho rámca, ktorým sa pridelujú práva a zodpovednosti stranám zainteresovaným na postupe udeľovania povolení na uvedenie železničných koľajových vozidiel (vozového parku) do prevádzky.

- **Získavanie a využívanie expertízy**

Príslušné vedecké / odborné oblasti

Vnútroštátne postupy homologácie železničných koľajových vozidiel (vozového parku), vnútroštátne technické a/alebo bezpečnostné predpisy, náklady a lehoty spojené s týmito postupmi atď.

Použitá metodika

Použili sa usmernenia Komisie SEK(2005)791 z 15. júna 2005, aktualizované v roku 2006.

Hlavné organizácie / hlavní experti, ktorí poskytli konzultácie

Expertíza Európskej železničnej agentúry sa použila na vyhodnotenie rôznych pozícií zainteresovaných strán pochádzajúcich zo sektora a na hodnotenie vplyvu jednotlivých alternatív.

Zhrnutie prijatých a použitých odporúčaní

Existencia potenciálne vážnych rizík s nezvratnými dôsledkami sa nespomenula.

Pozri hodnotenie vplyvu.

Prostriedky použité na zverejnenie odborných odporúčaní

Hodnotenie vplyvu je uverejnené na internete.

• **Hodnotenie vplyvu**

Referenčný scenár: obmedziť sa na uplatňovanie existujúcich právnych predpisov a na intervenciu výlučne v prípade sťažnosti.

Možnosti mimo právnych predpisov: uverejniť odporúčania pracovnej skupiny týkajúce sa vzájomného schválenia existujúcich železničných koľajových vozidiel (vozového parku) a vyzvať členské štáty, aby ich uplatňovali, vyzvať agentúru, aby zatriedila vnútroštátne predpisy a určila tie, ktoré sú rovnocenné, požiadať agentúru, aby v rámci vnútroštátnych postupov uvádzania železničných koľajových vozidiel (vozového parku) do prevádzky plnila poradnú úlohu alebo úlohu odvolacieho orgánu, urýchliť vypracovanie a revíziu európskych štandardov, overiť náležité uplatňovanie zásady vzájomného uznávania a v prípade potreby začať konania vo veci porušenia predpisov.

Možnosti v rámci právnych predpisov: zmena a doplnenie právnych predpisov s cieľom zrušiť povinnosť získať povolenie v každom členskom štáte, objasniť postup, ktorý treba uplatniť vo vzťahu k existujúcim železničným koľajovým vozidlám (vozovému parku), umožniť agentúre vydať povolenia na uvedenie do prevádzky, umožniť agentúre plniť koordinačnú a poradenskú funkciu a/alebo funkciu odvolacieho orgánu, umožniť orgánom oprávneným na overovanie zhody vydávať povolenia na uvedenie do prevádzky, umožniť manažérom infraštruktúr vydávať povolenia na uvedenie do prevádzky.

Komisia uskutočnila v rámci legislatívneho a pracovného programu Komisie hodnotenie vplyvu, ktoré je predmetom správy dostupnej na internetovej stránke

(3) PRÁVNE PRVKY NÁVRHU

• **Zhrnutie navrhovaných opatrení**

Navrhovaným riešením je ustanoviť na úrovni Spoločenstva postup pozostávajúci z dvoch častí.

Najprv treba vyzvať agentúru, aby urobila súpis jednotlivých vnútroštátnych postupov a platných technických predpisov a vypracovať a aktualizovať zoznam požiadaviek, ktoré možno overiť len raz. Zároveň je potrebné, aby členské štáty ešte pred zmenou a doplnením právnych predpisov dobrovoľne uplatnili odporúčania pracovnej skupiny, ktoré Komisia už uverejnila.

Potom treba dosiahnuť záväznosť uplatňovania zásady vzájomného uznávania povolení na uvedenie do prevádzky, ktoré už niektorý členský štát vydal. Podľa tejto zásady železničné koľajové vozidlá (vozový park), ktoré už majú povolenie na uvedenie do prevádzky v jednom členskom štáte, by prípadne museli prejsť doplňujúcou certifikáciou, len pokiaľ ide o doplnkové vnútroštátne požiadavky vyplývajúce napríklad z charakteristík miestnej siete

• **Právny základ**

Článok 71

• **Zásada subsidiarity**

Zásada subsidiarity sa uplatňuje v prípade, že sa návrh nedotýka oblasti patriacej do výlučnej právomoci Spoločenstva.

Ciele návrhu sa nemôžu uspokojivo dosiahnuť akciou členských štátov z týchto dôvodov:

Cieľom tejto iniciatívy je vyriešiť problém železničných koľajových vozidiel (vozového parku), ktorých uvedenie do prevádzky bolo povolené v jednom členskom štáte, ale nebolo automaticky povolené v druhom členskom štáte. Tento problém má nadnárodný aspekt, ktorý nemožno vyriešiť vnútroštátnou iniciatívou, pretože žiadny členský štát by nemohol povoliť uvedenie železničných koľajových vozidiel (vozového parku) do prevádzky na území iného členského štátu.

Ciele návrhu možno lepšie dosiahnuť akciou Spoločenstva z týchto dôvodov:

Zásada teritoriality povolení na uvedenie do prevádzky vyplýva zo smerníc o interoperabilite železníc a zo smerníc o bezpečnosti železníc a cieľ, ktorý sa týmto návrhom sleduje, sa nemôže dosiahnuť žiadnou akciou uskutočňovanou výlučne na vnútroštátnej úrovni. Zmena a doplnenie smernice o bezpečnosti železníc je najvhodnejším opatrením na dosiahnutie cieľa navrhovaného prostredníctvom tohto

návrhu.

Vypracovanie referenčnej tabuľky obsahujúcej vnútroštátne predpisy, schválenie tejto tabuľky Komisiou, budúce rozhodnutia Komisie o rovnocennosti niektorých vnútroštátnych predpisov, ako aj trvanie homologácie a náklady na homologáciu železničných koľajových vozidiel (vozového parku) sú ukazovatele, ktoré vypovedajú viac o uskutočňovaní cieľov sledovaných týmto návrhom.

Zmena a doplnenie článku 14 smernice o bezpečnosti železníc umožňuje spresniť tú časť povolenia, ktorá musí byť vzájomne uznávaná a ďalej tú časť povolenia, ktorá je nerozlučne spojená so zlučiteľnosťou daného železničného vozidla s príslušnou infraštruktúrou. Alternatíva spočívajúca v centralizovaní rozhodnutia vo veci povolenia na uvedenie do prevádzky, ktoré by prijala agentúra, nebola schválená; z uvedeného vyplýva, že návrh sa obmedzil na to, čo členské štáty nemôžu samy uskutočňovať vnútroštátnymi iniciatívami.

Návrh je teda v súlade so zásadou subsidiarity.

- **Zásada proporcionality**

Návrh je v súlade so zásadou proporcionality z týchto dôvodov.

Tento návrh je súčasťou balíka opatrení, ktorý obsahuje:

- oznámenie,
- návrh týkajúci sa zmeny a doplnenia nariadenia, ktorým sa ustanovuje Európska železničná agentúra [(ES) č. 881/2004],
- návrh týkajúci sa zlúčenia/prepracovania smerníc o interoperabilite železníc (96/48/ES a 2001/16/ES),
- návrh týkajúci sa zmeny a doplnenia smernice o bezpečnosti železníc Spoločenstva (2004/49/ES).

Návrhy boli vypracované s cieľom minimalizovať potrebné zmeny a doplnenia.

Tento návrh má takmer nulový vplyv na prevádzkový rozpočet Komisie. Pokiaľ ide o agentúru, tento vplyv je menší ako 2,2 milióna EUR v prvých piatich rokoch a v ďalších rokoch klesne na menej ako 0,5 milióna EUR. Pokiaľ ide o príslušné orgány a priemysel, počíta sa iba so ziskom, pretože hlavným cieľom je zjednodušiť postup udeľovania povolení na uvedenie do prevádzky tým, že sa zrušia nadbytočné kontroly a zredukujú sa právne predpisy.

- **Výber nástrojov**

Navrhovaný nástroj: smernica.

Iné nástroje by neboli primerané z nasledujúcich dôvodov:

Ide o zmenu a doplnenie smernice.

(4) VPLYV NA ROZPOČET

V prípade agentúry je v prvých piatich rokoch menší ako 2,2 milióna EUR a neskôr klesne na menej ako 0,5 milióna EUR (pozri finančný výkaz v priložený k návrhu nariadenia, ktorým sa mení a dopĺňa nariadenie (ES) č. 881/2004¹).

(5) DOPLŇUJÚCE INFORMÁCIE

• Zjednodušenie

Opatrením sa zavádza zjednodušenie správnych postupov, ktoré sa uplatňujú na právnické a fyzické osoby.

Železničné koľajové vozidlá (vozový park), na ktoré už bolo vydané povolenie na uvedenie do prevádzky v jednom členskom štáte, môže byť predmetom prípadnej doplnkovej certifikácie v inom členskom štáte iba vtedy, pokiaľ ide o doplnkové vnútroštátne opatrenia vyplývajúce napríklad z charakteristík miestnej siete.

Návrh sa preberá do legislatívneho a pracovného programu Komisie pod referenčným označením 2006/TREN/005.

• Európsky hospodársky priestor

Tento návrh aktu patrí do oblasti, na ktorú sa vzťahuje Dohoda o Európskom hospodárskom priestore, a preto ho treba rozšíriť na Európsky hospodársky priestor.

• Podrobné vysvetlenie návrhu podľa jednotlivých kapitol alebo článkov

1. Certifikácia existujúcich železničných koľajových vozidiel (vozového parku) (článok 14² a nová príloha VI)
 - Dokumentácia, ktorú treba predložiť, obsahuje štyri časti: prvé dve časti súvisia s informáciami, ktoré už boli prekontrolované v čase prvého uvedenia do prevádzky; tretia časť je spojená so životnosťou železničného vozidla po jeho prvom uvedení do prevádzky (a teda môže byť predmetom overení); štvrtá časť súvisí s technickou zlučiteľnosťou vozidla s infraštruktúrou (a preto musí byť predmetom overení).
 - Ak orgán niektorého členského štátu už vydal povolenie na uvedenie do prevádzky, uplatní sa zásada vzájomného uznávania povolenia. Orgán preto v zásade nemôže uložiť dodatočné povinnosti vo vzťahu k dokumentácii, ktorá už bola vydaná.
 - S cieľom zabezpečiť, aby mal orgán len obmedzenú možnosť požadovať splnenie dodatočných povinností, musí agentúra vytvoriť referenčný nástroj na báze platných vnútroštátnych predpisov a tieto predpisy porovnať z hľadiska jednotlivých parametrov s cieľom určiť tie, ktoré môžu byť predmetom vzájomného uznávania. Zoznam parametrov a spôsob vytvorenia právneho základu referenčného nástroja sú predmetom novej prílohy VI. Agentúra predloží odporúčania, ktoré Komisia po

¹ KOM(2006) 785, 13.12.2006.

² Číslovanie článkov odkazuje na smernicu 2004/49/ES.

vyjadrení stanoviska výboru zmení na rozhodnutia.

2. Vzťah medzi železničnými podnikmi a držiteľmi železničných vozňov (nový článok 14a)

Nadobudnutie platnosti nového Dohovoru o medzinárodnej železničnej preprave z roku 1999 (ďalej len „COTIF 1999“) malo za následok uplatňovanie nových predpisov o zmluvách o používaní železničných vozidiel a z tohto dôvodu i zrušenie starej Dohody o vzájomnom používaní vozňov (RIV) medzi železničnými podnikmi. V novom rámci doplnenom novou Všeobecnou dohodou o používaní nákladných vozňov (CUU), ktorú môžu uzavrieť tak železničné podniky, ako aj držiteľia železničných vozňov, nemajú už držiteľia vozňov povinnosť registrácie svojich vozňov v železničnom podniku. Smernica o bezpečnosti železníc sa musí zmeniť a doplniť tak, aby sa vymedzil pojem držiteľ a spresnil sa vzťah medzi držiteľmi vozňov a železničnými podnikmi, najmä v oblasti údržby.

Navrhuje sa nový článok 14a podľa týchto zásad:

- vždy, keď sa uvádza do prevádzky vozidlo, treba jasne identifikovať „zodpovedný subjekt“ za jeho údržbu: toto sa stanovilo v technickej špecifikácii interoperability vozňov, ktorú Komisia prijala 28. júla 2006;
- zodpovedný subjekt môže byť držiteľom vozidiel. Keďže termín „držiteľ“ nebol v právnych predpisoch Spoločenstva vymedzený a treba zabrániť ďalším prípadom nezlučiteľnosti s právom COTIF 1999, navrhuje sa prevziať vymedzenie uvedeného pojmu z tohto dohovoru;
- v prípade, že železničný podnik požaduje osvedčenie o bezpečnosti, musí podať dôkaz o tom, že železničné vozne, ktoré používa, sa prevádzkujú a udržiavajú podľa platných predpisov, tak predpisov Spoločenstva (predovšetkým technická špecifikácia interoperability vozňov), ako aj vnútroštátnych predpisov;
- na tieto účely sa požaduje, aby železničné podniky v rámci svojho systému riadenia bezpečnosti spresnili systém a postupy, ktoré uplatňujú na zabezpečenie toho, aby zmiešané používanie vozňov pochádzajúcich od rôznych držiteľov nenarúšalo bezpečnosť železníc;
- ustanovuje sa, že agentúra bude vyhodnocovať postupy uplatňované železničnými podnikmi na riadenie ich vzťahov s držiteľmi vozňov a ak to bude potrebné, môže vydať odporúčanie o uplatňovaní systému certifikácie držiteľov vozňov.

Návrh

SMERNICA EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY,

ktorou sa mení a dopĺňa smernica 2004/49/ES o bezpečnosti železníc Spoločenstva

(Text s významom pre EHP)

EURÓPSKY PARLAMENT A RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,

so zreteľom na Zmluvu o založení Európskeho spoločenstva, najmä na jej článok 71 ods. 1,

so zreteľom na návrh Komisie³,

so zreteľom na stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru⁴,

so zreteľom na stanovisko Výboru regiónov⁵,

konajúc v súlade s postupom stanoveným v článku 251 zmluvy⁶,

keďže:

- (1) S cieľom pokračovať v snahách smerujúcich k vytvoreniu jednotného trhu služieb železničnej dopravy Európsky parlament a Rada prijali smernicu 2004/49/ES⁷, ktorou sa vytvára spoločný regulačný rámec bezpečnosti železníc.
- (2) Článkom 14 smernice 2004/49/ES sa vytvoril spoločný postup týkajúci sa povolenia na uvedenie železničných koľajových vozidiel (vozového parku) do prevádzky. Skúsenosť však ukázala, že uplatňovanie tohto postupu na vnútroštátnej úrovni je často zložité a podriadené rozdielnym a málo transparentným, dokonca opakujúcim sa vnútroštátnym predpisom. Predstavuje tak závažnú prekážku pre zakladanie nových železničných podnikov najmä v oblasti nákladnej dopravy. Je preto potrebné spresniť postup certifikácie existujúcich železničných koľajových vozidiel (vozového parku) a určiť obmedzenia a pravidlá uplatňovania. V zmysle zásady vzájomného uznávania je najmä potrebné uľahčiť získavanie povolenia na uvedenie do prevádzky v inom členskom štáte ako je ten, ktorý udelil prvé povolenie, pričom sa obmedzí množstvo údajov, ktoré môže príslušný orgán skúmať.

³ Ú. v. EÚ C, , s. .

⁴ Ú. v. EÚ C, , s. .

⁵ Ú. v. EÚ C, , s. .

⁶ Ú. v. EÚ C, , s. .

⁷ Ú. v. EÚ L 164, 30.4.2004, s. 1. Oprava v Ú. v. EÚ L 220, 21.6.2004, s. 3.

- (3) S týmto cieľom je potrebné rozdeliť všetky technické a bezpečnostné predpisy platné v jednotlivých členských štátoch do troch skupín a uviesť výsledky tohto zatriedenia v referenčnom dokumente. Prvá skupina musí obsahovať medzinárodné predpisy, ako aj vnútroštátne predpisy uznané za rovnocenné, ktorých dodržiavanie z hľadiska bezpečnosti železníc stačí overiť iba v jednom členskom štáte. Druhú skupinu musia tvoriť všetky ostatné vnútroštátne predpisy, ako aj ešte neroztriedené predpisy. Tretia skupina musí pozostávať z predpisov potrebných na zabezpečenie technickej zlučiteľnosti železničných koľajových vozidiel (vozového parku), pre ktoré sa žiada o povolenie, s danou infraštruktúrou.
- (4) Európska železničná agentúra zriadená nariadením (ES) č. 881/2004⁸ má poverenie na vypracovanie technických špecifikácií interoperability (TSI), a preto je v rámci prvej etapy postupu povinná preskúmať existujúce vnútroštátne technické predpisy. Okrem toho musí na základe smernice 2004/49/ES uverejniť vnútroštátne bezpečnostné predpisy. Napokon má povinnosť zosúladiť certifikačné bezpečnostné kritériá železničných podnikov, čo je úloha, ktorá zahŕňa aj požiadavky týkajúce sa schvaľovania železničných koľajových vozidiel (vozového parku) používaných týmito podnikmi. Agentúra je preto najpovolanejším orgánom na vypracovanie uvedeného referenčného dokumentu.
- (5) V nadväznosti na rozvoj na medzinárodnej úrovni a najmä na nadobudnutie platnosti nového dohovoru COTIF 1999 je potrebné vymedziť pojem držiteľ vozňov na úrovni Spoločenstva a spresniť vzťah medzi železničnými podnikmi a držiteľmi vozňov, najmä v oblasti údržby.
- (6) Keďže hlavný cieľ navrhovanej akcie, t. j. zjednodušenie postupu Spoločenstva v oblasti certifikácie železničných koľajových vozidiel (vozového parku), nemôže byť uspokojivo dosiahnutý členskými štátmi, pretože z dôvodu rozsahu akcie sa môže lepšie dosiahnuť na úrovni Spoločenstva, Spoločenstvo môže prijať opatrenia v súlade so zásadou subsidiarity zakotvenou v článku 5 zmluvy. V súlade so zásadou proporcionality uvedenou v článku 5 zmluvy táto smernica nepresahuje rámec toho, čo je nevyhnutné na dosiahnutie tohto cieľa.
- (7) Smernicou 2004/49/ES sa stanovuje, že niektoré opatrenia sú prijaté v súlade s rozhodnutím Rady 1999/468/ES z 28. júna 1999, ktorým sa ustanovujú postupy pre výkon vykonávacích právomocí prenesených na Komisiu⁹.
- (8) Rozhodnutie 1999/468/ES bolo zmenené a doplnené rozhodnutím 2006/512/ES, ktorým sa zavádza regulačný postup s kontrolou pre opatrenia všeobecného dosahu, ktorých cieľom je zmeniť nepodstatné prvky základného aktu prijatého podľa postupu ustanoveného v článku 251 zmluvy vrátane zrušenia niektorých týchto prvkov alebo jeho doplnenia pridaním nových nepodstatných prvkov.
- (9) Je potrebné najmä oprávniť Komisiu na revidovanie a prispôsobenie príloh, na prijatie a revidovanie spoločných bezpečnostných opatrení a spoločných bezpečnostných cieľov, ako aj na prijatie certifikačného systému držiteľov vozňov pre oblasť údržby. Tieto opatrenia všeobecného dosahu, ktorých cieľom je zmeniť nepodstatné prvky

⁸ Ú. v. EÚ L 164, 30.4.2004, s. 1.

⁹ Ú. v. ES L 184, 17.7.1999, s. 23. Rozhodnutie zmenené a doplnené rozhodnutím 2006/512/ES (Ú. v. EÚ L 200, 22.7.2006, s. 11).

smernice 2004/49/ES alebo ju doplniť pridaním nových nepodstatných prvkov, musia byť prijaté podľa regulačného postupu s kontrolou ustanoveného v článku 5a rozhodnutia 1999/468/ES.

(10) Smernica 2004/49/ES by sa preto mala zodpovedajúcim spôsobom zmeniť a doplniť,

PRIJALI TÚTO SMERNICU:

Článok 1

Smernica 2004/49/ES sa mení a dopĺňa takto:

1) Do článku 3 sa vkladá táto definícia:

„s) „držiteľ“ znamená osobu alebo subjekt, ktorý hospodársky trvalo prevádzkuje prepravné vozidlo bez ohľadu na to, či je vo vzťahu k nemu vlastníkom, alebo má právo voľného používania“

2) V článku 4 ods. 4 sa termín „vlastník vozňov“ nahrádza termínom „držiteľ vozňov“.

3) Článok 5 ods. 2 sa nahrádza takto:

„Príloha I bude revidovaná do 30. apríla 2009, najmä s cieľom zahrnúť do nej spoločné vymedzenia spoločných bezpečnostných indikátorov a spoločné metódy výpočtu nákladov v prípade nehôd. Toto opatrenie, ktorého cieľom je zmeniť a doplniť nepodstatné prvky tejto smernice, je prijaté podľa regulačného postupu s kontrolou ustanoveného v článku 27 ods. 2a.“

4) Článok 6 sa mení a dopĺňa takto:

a) Odsek 1 sa nahrádza takto:

„1. Komisia prijme prvý súbor spoločných bezpečnostných metód, zahŕňajúci aspoň metódy opísané v odseku 3 písm. a), do 30. apríla 2008. Uverejnia sa v *Úradnom vestníku Európskej únie*.

Komisia prijme druhý súbor spoločných bezpečnostných metód, zahŕňajúci ostatné metódy opísané v odseku 3, do 30. apríla 2010. Uverejnia sa v *Úradnom vestníku Európskej únie*.

Tieto opatrenia, ktorých cieľom je zmeniť a doplniť nepodstatné prvky tejto smernice, sú prijaté podľa regulačného postupu s kontrolou ustanoveného v článku 27 ods. 2a.“

b) Odsek 4 sa nahrádza takto:

„4. Spoločné bezpečnostné opatrenia sú predmetom pravidelných revízií, vzhľadom na ponaučenia vyplývajúce z ich uplatňovania, na všeobecný vývoj bezpečnosti železníc, ako aj na povinnosti členských štátov, ako sa vymedzujú v článku 4 ods. 1. Toto opatrenie, ktorého cieľom je zmeniť a doplniť

nepodstatné prvky tejto smernice, je prijaté podľa regulačného postupu s kontrolou ustanoveného v článku 27 ods. 2a.“

5) Článok 7 sa mení a dopĺňa takto:

a) Prvý a druhý pododsek odseku 3 sa nahrádzajú takto:

„Prvý súbor návrhov spoločných bezpečnostných cieľov sa zakladá na skúmaní existujúcich cieľov a výkonnosti v oblasti bezpečnosti v členských štátoch a zaručuje, že súčasná úroveň výkonnosti v oblasti bezpečnosti neklesne v žiadnom členskom štáte. Komisia ich prijme do 30. apríla 2009 a uverejnia sa v *Úradnom vestníku Európskej únie*. Toto opatrenie, ktorého cieľom je zmeniť a doplniť nepodstatné prvky tejto smernice, je prijaté podľa regulačného postupu s kontrolou ustanoveného v článku 27 ods. 2a.“

Druhý súbor návrhov spoločných bezpečnostných cieľov sa zakladá na ponaučeníach z prvého súboru spoločných bezpečnostných cieľov a z ich uplatňovania. Odzrkadľujú všetky prioritné oblasti, v ktorých je potrebné zvýšiť bezpečnosť. Komisia ich prijme do 30. apríla 2011 a uverejnia sa v *Úradnom vestníku Európskej únie*. Toto opatrenie, ktorého cieľom je zmeniť a doplniť nepodstatné prvky tejto smernice, je prijaté podľa regulačného postupu s kontrolou ustanoveného v článku 27 ods. 2a.“

b) Odsek 5 sa nahrádza takto:

„5. Spoločné bezpečnostné ciele sú predmetom pravidelných revízií vzhľadom na všeobecný vývoj bezpečnosti železníc. Toto opatrenie, ktorého cieľom je zmeniť a doplniť nepodstatné prvky tejto smernice, je prijaté podľa regulačného postupu s kontrolou ustanoveného v článku 27 ods. 2a.“

6) Článok 10 sa mení a dopĺňa takto:

a) Druhý pododsek odseku 1 sa nahrádza takto:

„Cieľom bezpečnostného osvedčenia je preukázať, že železničný podnik zriadil svoj systém riadenia bezpečnosti a je schopný splniť požiadavky stanovené v technických špecifikáciách interoperability, v ďalších ustanoveniach právnych predpisov Spoločenstva, ako aj vo vnútroštátnych bezpečnostných predpisoch, s cieľom zvládať riziká a poskytovať bezpečné dopravné služby v sieti.“

b) Odsek 2 písm. b) sa nahrádza takto:

„b) osvedčenie potvrdzujúce schválenie opatrení, ktoré prijal železničný podnik s cieľom splniť špecifické požiadavky potrebné na bezpečné poskytovanie služieb v danej sieti. Požiadavky sa môžu týkať uplatňovania technických špecifikácií interoperability a vnútroštátnych bezpečnostných predpisov vrátane predpisov o prevádzkovaní siete, uznávania osvedčení personálu a povolenia na uvedenie vozového parku používaného železničným podnikom do prevádzky. Osvedčenie je založené na dokumentácii, ktorú predkladá železničný podnik v súlade s prílohou IV.“

7) Článok 14 sa nahrádza takto:

„Článok 14

Uvedenie existujúceho vozového parku do prevádzky

1. Na vozidlá, ktorých uvedenie do prevádzky bolo povolené v členskom štáte podľa článku 10, sa vzťahuje povolenie na uvedenie do prevádzky v inom členskom štáte alebo iných členských štátoch v súlade s týmto článkom, pokiaľ tento členský štát alebo členské štáty takéto povolenie požadujú.

V prípade vozového parku s vyhlásením o overení ES sa však uplatňuje článok 14 ods. 8 smernice .../..ES (*) [smernica o interoperabilite systému železníc].

2. Žiadateľ predloží príslušnému bezpečnostnému orgánu úplnú technickú dokumentáciu týkajúcu sa vozidiel alebo typu vozidiel a uvedie predpokladaný účel použitia vozidiel v danej sieti. Táto dokumentácia obsahuje tieto informácie:

- a) dôkaz, že uvedenie vozidiel do prevádzky bolo povolené v inom členskom štáte a záznamy o dodržanom postupe ako dôkaz, že vozidlá spĺňajú platné požiadavky v oblasti bezpečnosti,
- b) technické údaje, program údržby a prevádzkové charakteristiky,
- c) záznamy zachytávajúce históriu prevádzkovania vozidiel, ich údržby a prípadných technických úprav uskutočnených po vydaní povolenia,
- d) technické a prevádzkové charakteristiky, ktoré dokazujú, že vozidlá sú zlučiteľné s infraštruktúrami a pevnými zariadeniami (systém zásobovania energiou, systém riadenia, zabezpečenia a návštenia, rozchod koľají a prechodový prierez infraštruktúry, maximálne povolené zaťaženie nápravy a iné obmedzenia siete).

3. Údaje uvedené v odseku 2 písm. a) a b) môže bezpečnostný orgán spochybníť len v prípade, že môže preukázať existenciu rizika z hľadiska bezpečnosti. Po prijatí referenčného dokumentu uvedeného v článku 14a sa bezpečnostný orgán nemôže v tomto zmysle odvolávať na predpis, ktorý patrí do skupiny A uvedenej v tomto dokumente.

4. Bezpečnostný orgán môže požiadať o poskytnutie doplňujúcich informácií, o uskutočnenie hodnotenia rizík alebo o vykonanie skúšobnej prevádzky v sieti na účely overenia zhody údajov uvedených v odseku 2 písm. c) a d) vo vzťahu k platným vnútroštátnym predpisom, ktoré boli Komisii oznámené v súlade s článkom 8 tejto smernice alebo článkom 16 smernice .../..ES [smernica o interoperabilite systému železníc]. Po prijatí referenčného dokumentu uvedeného v článku 14a tejto smernice sa však toto overenie môže vykonať len vzhľadom na vnútroštátne predpisy, ktoré patria do skupín B alebo C uvedených v tomto dokumente.

Bezpečnostný orgán vymedzí po dohode so žiadateľom rozsah a obsah doplnkových informácií, hodnotenia rizík alebo požadovanej skúšobnej prevádzky. Pokiaľ ide o skúšobnú prevádzku, bezpečnostný orgán bude u manažéra infraštruktúry

intervenovať, aby sa mohla vykonať v lehote troch mesiacov od podania žiadosti.

5. Každá žiadosť o povolenie na uvedenie do prevádzky podaná podľa tohto článku je predmetom rozhodnutia bezpečnostného orgánu, ktoré musí byť prijaté čo najskôr, najneskôr:
 - a) štyri mesiace po predložení technickej dokumentácie uvedenej v odseku 2,
 - b) v prípadoch, keď je to potrebné, dva mesiace po poskytnutí doplňujúcich informácií alebo hodnotení rizík, ktoré si vyžiadal bezpečnostný orgán v súlade s odsekom 4,
 - c) v prípadoch, keď je to potrebné, dva mesiace po predložení výsledkov skúšok, ktoré si vyžiadal bezpečnostný orgán v súlade s odsekom 4.

Ak sa rozhodnutie nevydá v stanovených lehotách, uvedenie príslušného vozového parku do prevádzky sa považuje za povolené.

Povolenie na uvedenie do prevádzky môže obsahovať osobitné podmienky používania a iné obmedzenia.

6. Akékoľvek záporné rozhodnutie zo strany príslušného bezpečnostného orgánu musí byť zdôvodnené a v lehote jedného mesiaca od jeho oznámenia môže byť predmetom žiadosti žiadateľa o opätovné preskúmanie. Bezpečnostný orgán má v takomto prípade lehotu jeden mesiac na potvrdenie alebo zrušenie svojho rozhodnutia. Ak je jeho rozhodnutie naďalej záporné, vec sa môže postúpiť kontrolnému orgánu v súlade s článkom 30 smernice 2001/14/ES.
7. Ak sa má vozový park uviesť do prevádzky v súlade s týmto článkom, agentúra môže byť požiadaná o technické stanoviská v súlade s článkom 8a nariadenia (ES) č. 881/2004.
8. Členské štáty môžu vydať povolenia na uvedenie existujúceho vozového parku do prevádzky, ktoré sa týkajú série vozového parku. Na tento účel bezpečnostné orgány informujú žiadateľa o potrebnom postupe.“
- 8) Vkladajú sa články 14a a 14b:

„Článok 14a

Zatriedenie vnútroštátnych predpisov

1. S cieľom uľahčiť postup týkajúci sa povolenia na uvedenie existujúceho vozového parku uvedeného v článku 14 do prevádzky sú vnútroštátne predpisy rozdelené do troch skupín podľa prílohy VI.
2. Agentúra uľahčí rozdelenie vnútroštátnych predpisov, ktoré je potrebné na prijatie referenčného dokumentu v súlade s článkom 8a nariadenia (ES) č. 881/2004. Vnútroštátne orgány spolupracujú pri plnení tejto úlohy s agentúrou.

3. Komisia prijme na základe odporúčaní agentúry a v súlade s postupom ustanoveným v článku 27 ods. 2 referenčný dokument, ako aj akékoľvek aktualizované rozhodnutie.

Článok 14b **Údržba vozového parku**

1. V čase uvádzania vozového parku do prevádzky sa pre každé vozidlo určí právny subjekt, ktorý bude zabezpečovať jeho údržbu. Týmto subjektom môže byť železničný podnik, subdodávateľ železničného podniku alebo držiteľ vozidla.
 2. S cieľom dokázať v rámci bezpečnostnej certifikácie ustanovenej v článku 10, že vozový park je udržiavaný v súlade s príslušnými požiadavkami, železničný podnik uvedie právne subjekty, ktoré poveril zodpovednosťou za údržbu a predloží dokumentáciu, v ktorej uvedie postupy uplatňované týmito subjektmi na účely výkonu údržby.
 3. Ak železničný podnik používa vozne viacerých držiteľov, ktorých poveril zodpovednosťou za údržbu vozňov, musí uplatniť potrebné postupy, aby zistil, či sú splnené príslušné požiadavky. Ak to bude potrebné, Komisia ustanoví certifikačný systém držiteľov vozňov pre oblasť údržby na základe odporúčania agentúry. Toto opatrenie, ktorého cieľom je zmeniť a doplniť nepodstatné prvky tejto smernice, je prijaté podľa regulačného postupu s kontrolou ustanoveného v článku 27 ods. 2a.“
- 9) Článok 26 sa nahrádza takto:

„Článok 26 **Prispôsobenie príloh**

Prílohy sa prispôsobujú vedeckému a technickému pokroku. Toto opatrenie, ktorého cieľom je zmeniť a doplniť nepodstatné prvky tejto smernice, je prijaté podľa regulačného postupu s kontrolou ustanoveného v článku 27 ods. 2a.“

- 10) Do článku 27 sa vkladá tento odsek 2a:
- „V prípade odkazu na tento odsek sa uplatňuje článok 5a odseky 1 až 4 a článok 7 rozhodnutia 1999/468/ES so zreteľom na ustanovenia jeho článku 8.“
- 11) Vkladá sa príloha VI, ktorej znenie sa nachádza v prílohe k tejto smernici.

Článok 2 **Transpozícia**

1. Členské štáty uvedú do účinnosti zákony, iné právne predpisy a správne opatrenia potrebné na dosiahnutie súladu s touto smernicou najneskôr do *24 mesiacov od nadobudnutia účinnosti tejto smernice*. Komisii bezodkladne oznámia znenie týchto ustanovení a tabuľku zhody medzi týmito ustanoveniami a touto smernicou.

Členské štáty uvedú priamo v prijatých ustanoveniach alebo pri ich úradnom uverejnení odkaz na túto smernicu. Podrobnosti o odkaze upraví členské štáty.

2. Členské štáty oznamujú Komisii znenie hlavných ustanovení vnútroštátnych právnych predpisov, ktoré prijímajú v oblasti pôsobnosti tejto smernice.

Článok 3

Táto smernica nadobúda účinnosť [...] dňom nasledujúcim po jej uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie*.

Článok 4

Táto smernica je určená členským štátom.

V Bruseli

*Za Európsky parlament
predseda*

*Za Radu
predseda*

PRÍLOHA

Kontrolné parametre na uvedenie existujúceho vozového parku do prevádzky a zatriedenie vnútroštátnych predpisov

1. ZOZNAM PARAMETROV

(1) Všeobecné informácie

- informácia o platnom vnútroštátnom právnom rámci
- osobitné vnútroštátne podmienky
- kniha o údržbe
- prevádzková kniha

(2) Charakteristiky týkajúce sa infraštruktúry

- zberače
- palubné prístroje na napájanie a vplyv týkajúci sa elektromagnetickej zlučiteľnosti
- prechodový prierez
- rôzne bezpečnostné zariadenia – napríklad riadenie-zabezpečenie, komunikačné systémy trať-vlak

(3) Charakteristiky týkajúce sa vozového parku

- dynamika vozidla
- nadstavba vozidla
- nárazníkové a ťahadlové ústrojenstvo
- podvozky a pojazdové mechanizmy
- namontované nápravy a ich uloženie
- brzdne zariadenia
- technické systémy vyžadujúce sledovanie, napr. tlakovzdušná sústava
- predné a bočné okná
- dvere
- systém prechodu medzi vozidlami
- kontrolný systém (softvér)

- zariadenia na prívod pitnej vody a odvádzanie odpadovej vody
- ochrana životného prostredia
- protipožiarna ochrana
- zdravie a bezpečnosť zamestnancov
- cisterna a „cisternové“ vozne
- kontajnery na tlakové vyprázdňovanie
- zaistenie nákladu
- označovanie
- techniky zvárania

2. ZATRIEDENIE PREDPISOV

Vnútroštátne predpisy týkajúce sa uvedených parametrov sa zaraďujú do jednej z troch uvedených skupín. Netýka sa to predpisov a obmedzení výlučne miestneho charakteru; ich overenie je súčasťou kontrol, ktoré sa vykonávajú na mieste na základe spoločnej dohody medzi železničnými podnikmi a manažérmi infraštruktúry.

Skupina A:

Skupina A zahŕňa:

medzinárodné normy;

vnútroštátne predpisy, ktoré sa z hľadiska bezpečnosti železníc považujú za rovnocenné s vnútroštátnymi predpismi iných členských štátov.

Skupina B:

Skupina B zahŕňa všetky predpisy, ktoré nepatria do pôsobnosti skupín A alebo C, alebo ktoré ešte nebolo možné zatriediť do niektorej z týchto skupín.

Skupina C:

Skupina C zahŕňa úplne nevyhnutné predpisy súvisiace s technickými charakteristikami infraštruktúry s cieľom bezpečnej a interoperabilnej prevádzky v danej sieti (napríklad prechodový prierez).