

Stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru na tému

- „Návrh smernice Európskeho parlamentu a Rady, o interoperabilite systému železníc Spoločenstva“ (kodifikované znenie)
- „Návrh nariadenia Európskeho parlamentu a Rady, ktorým sa mení a dopĺňa nariadenie (ES) č. 881/2004, ktorým sa ustanovuje Európska železničná agentúra“
- „Návrh smernice Európskeho parlamentu a Rady, ktorou sa mení a dopĺňa smernica 2004/49/ES o bezpečnosti železníc Spoločenstva“

KOM(2006) 784 v konečnom znení – 2006/0272 (COD)

KOM(2006) 783 v konečnom znení – 2006/0273 (COD)

KOM(2006) 785 v konečnom znení – 2006/0274 (COD)

(2007/C 256/08)

Rada sa 16. januára 2007 podľa článkov 71 a 156 Zmluvy o založení Európskeho spoločenstva rozhodla prekonzultovať s Európskym hospodárskym a sociálnym výborom stanovisko k danej téme.

Odborná sekcia pre dopravu, energetiku, infraštruktúru a informačnú spoločnosť poverená vypracovaním návrhu stanoviska výboru v danej veci prijala svoje stanovisko 19. júna 2007. Spravodajcom bol pán CONFALONIERI.

Európsky hospodársky a sociálny výbor na svojom 437. plenárnom zasadnutí 11. a 12. júla 2007 (schôdza z 11. júla) prijal 137 hlasmi za, pričom 2 členovia sa hlasovania zdržali, nasledujúce stanovisko:

1. Závery a odporúčania**1.1 Návrhy:**

- zmeny a doplnenia nariadenia (ES) č. 881/2004, ktorým sa ustanovuje Európska železničná agentúra
- zmeny a doplnenia smernice 2004/49/ES o bezpečnosti železníc Spoločenstva
- smernice Európskeho parlamentu a Rady o interoperabilite systému železníc Spoločenstva

sa zdajú byť v súlade so snahou uľahčiť prístup hospodárskych subjektov k systému európskych železníc

Tieto návrhy

- zjednodušujú postupy certifikácie železničného vozového parku v rámci interoperabilného systému;
- zjednocujú väčšinu overení, ktoré sa vykonávajú na vnútroštátnej úrovni v oblasti železničného vozového parku, postupov údržby, hospodárskych subjektov zabezpečujúcich prevádzku a údržbu;
- vytvárajú systém kompletného porovnávania vnútroštátnych predpisov v oblasti certifikácie, a to aj pre aspekty, ktoré neboli zahrnuté do TSI (*Technical Specifications for Interoperability* – technické špecifikácie interoperability).

1.2 EHSV súhlasí s cieľom zjednodušiť postup uvádzania do prevádzky.

1.3 EHSV zastáva názor, že takéto zjednodušenia by viedli k vyššiemu využívaniu európskeho železničného systému tým, že objem prepravy by sa presunul z iných druhov dopravy, čím by došlo k skvalitneniu životného prostredia a využívaniu zdrojov energie odporúčaných v energetických plánoch EÚ.

1.4 EHSV zdôrazňuje, že je dôležité, aby postup ďalšieho uplatňovania európskych štandardov v oblasti interoperability ako aj rozdelenie certifikačných kontrol medzi vnútroštátne orgány a orgány Spoločenstva nevedli k ohrozeniu bezpečnosti.

1.5 EHSV odporúča najmä, aby sa pozorne pristupovalo k vymedzeniu právomocí medzi orgánmi zavedené novým systémom.

1.6 EHSV sa nazdáva, že v prípade nákladných vozňov a osobných vozidiel, ktoré boli uvedené do prevádzky po nadobudnutí účinnosti tejto smernice, je postačujúcim jedno povolenie na uvedenie do prevádzky od jedného členského štátu Spoločenstva. Nové nariadenie o európskej agentúre umožní hospodárskym subjektom v železničnej doprave, manažérom infraštruktúry, držiteľom vozidiel, ale predovšetkým vnútroštátnym certifikačným orgánom:

- urýchliť priebeh certifikácie;
- znížiť počet overení tým, že sa na vnútroštátnej úrovni zruší opakovanie v prípade spoločných štandardov;
- vykonávať činnosť v jednoznačnom legislatívnom rámci s možnosťou využívať technické odporúčania agentúry.

1.7 Berie na vedomie, že svojou budúcou činnosťou sa agentúra profiluje ako riadiaci orgán pri vytváraní európskeho železničného systému (pozostávajúceho zo siete vysokorýchlostných železníc, koridorov TEN a v budúcnosti aj všetkých ostatných častí vnútroštátnych sietí), prostredníctvom koordinácie a rozšírenia systému ERTMS (*European Railway Traffic Management System* – Európsky systém riadenia železničnej dopravy), uverejňovania systému porovnávania vnútroštátnych predpisov, ako aj technickej asistencie poskytovanej vnútroštátnym certifikačným orgánom.

1.8 Postupne sa zvyšujúci význam európskej agentúry ako orgánu na usmerňovanie a kontrolu procesu dosahovania interoperability železníc a technologického vývoja súčasne povedie k čiastočnej zmene funkcií vnútroštátnych certifikačných orgánov.

1.9 Žiada od Európskej komisie, aby zväzila možnosť vytvorenia spoločného európskeho registra prekážok bezpečnosti dopravy, na ktorom by sa podieľali všetky členské štáty, s cieľom vytvoriť databázu poznatkov pre spoločné parametre.

1.10 Očakávaným výsledkom by malo byť vytvorenie európskeho trhu so železničnými koľajovými vozidlami, činnosťami spojenými s údržbou železničného vozového parku, ľudskými zdrojmi v oblasti riadenia dopravných služieb.

1.11 To poskytne jedinečnú príležitosť európskym výrobcem koľajových vozidiel, najmä ak rozhodnutia v súvislosti s TSI umožnia zachovať primeraný počet výrobcov na zaručenie konkurencieschopného európskeho trhu s koľajovými vozidlami (a údržbou).

1.12 EHSV odporúča, aby v prípade železničných koľajových vozidiel, ktoré boli uvedené do prevádzky pred nadobudnutím účinnosti tejto smernice a ktoré nemajú vyhlásenie ES o overení, uplatňovanie smernice o bezpečnosti železníc neznevýhodňovalo po administratívnej stránke hospodárske subjekty v železničnej doprave.

1.13 EHSV sa nazdáva, že je potrebné naplánovať zriadenie vnútroštátnych certifikačných orgánov v krajinách európskeho štatistického systému.

1.14 Pri analýze výnimiek z TSI z hľadiska hospodárskej vyváženosti projektu treba rátať s podrobnou analýzou dosahu spolufinancovania Spoločenstva na ekonomickú uskutočniteľnosť projektu.

1.15 Podľa názoru EHSV sa analýza výnimiek nemôže vykonať pre každú TSI osobitne, ale len pre systém TSI ako celok.

1.16 EHSV trvá na tom, aby sa pri zverejnení TSI zo strany agentúry uplatnil súčasný jazykový režim.

Nazdáva sa, že hodnotenia a stanoviská agentúry musia byť vyžiadané pre všetky aktivity v oblasti výstavby a obnovy, a to aj v prípade, že nie sú financované zo zdrojov EÚ, s cieľom nasmerovať opatrenia Spoločenstva ako aj jednotlivých štátov na európsky systém bezpečnosti.

1.17 Nazdáva sa, že je potrebné rozšíriť na všetky zainteresované subjekty možnosť požiadať európsku agentúru o stanoviská, aj keď sú v rozpore s hodnotením vnútroštátnych certifikačných orgánov. Táto možnosť by mala byť zaručená hlavne železničným podnikom Spoločenstva a príslušným zamestnaneckým organizáciám.

2. Zdôvodnenie a pripomienky

2.1 Hlavné prvky a všeobecný kontext návrhu

2.1.1 Postupné vytváranie európskeho železničného priestoru bez hraníc si vyžaduje vypracovanie právnych predpisov technického charakteru pre aspekty súvisiace s bezpečnosťou, riadením a prístupom pre prístup k systému.

2.1.2 Smernica Rady 91/440/EHS z 29. júla 1991, smernica Rady 95/18/ES z 19. júna 1995 a smernica Európskeho parlamentu a Rady 2001/14/ES z 26. februára 2001 o rozvoji železníc v Spoločenstve rátajú s postupným udeľovaním prístupových práv na využívanie infraštruktúry Spoločenstva všetkým železničným podnikom Spoločenstva, ktorým bola udelená licencia v jednom členskom štáte a ktoré chcú poskytovať služby nákladnej dopravy v novom referenčnom rámci.

2.1.3 Snaha o súčasné dosiahnutie bezpečnosti a interoperability si vyžaduje činnosť technického charakteru, ktorú musí riadiť špecializovaný orgán. Z tohto dôvodu bola zriadená Európska železničná agentúra pre bezpečnosť a interoperabilitu.

2.1.4 Hlavné oblasti činnosti agentúry sú:

- podpora vytvorenia európskeho železničného priestoru bez hraníc, prispievanie k obnove sektora, posilňovanie bezpečnosti,
- vypracúvanie spoločných bezpečnostných ukazovateľov, cieľov a metód,
- zjednodušovanie postupov na udelenie bezpečnostných osvedčení železničným podnikom,
- zaručenie čo najväčšej transparentnosti a efektívneho šírenia informácií,
- zabezpečenie kontinuity činnosti a vývoja TSI v stálom technickom rámci,
- posilňovanie interoperability transeurópskej siete schválením nových investičných projektov podporovaných Spoločenstvom pri rešpektovaní cieľa interoperability,

- podpora vytvorenia certifikačného systému pre údržbárske dielne,
- poskytovanie potrebnej technickej asistencie s cieľom zabezpečiť náležitú zohľadnenie odborných spôsobilostí požadovaných pre riadenie vlakov na európskej úrovni,
- poskytnutie potrebnej technickej asistencie pri vytváraní systému registrácie na uznávanie prevádzkovej spôsobilosti železničného vozového parku v špecifických podmienkach,
- zaručenie maximálnej transparentnosti a rovnosti prístupu všetkých zúčastnených strán k príslušným informáciám,
- povzbudzovanie k podpore inovácií v oblasti bezpečnosti železníc a interoperability.

2.1.5 Vnútroštátne postupy homologácie rušňov sa v súčasnosti pokladajú za jednu z najväčších prekážok pri zakladaní nových železničných podnikov v oblasti nákladnej dopravy, ako aj za hlavnú brzdu interoperability európskeho železničného systému.

2.1.6 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.

2.1.7 Okrem toho v rámci programu zjednodušenia právnych predpisov Komisia navrhuje konsolidovať a zlúčiť smernice o interoperabilite železníc s cieľom vytvoriť jednotný systém predpisov pre systém európskych železníc.

2.1.8 Tieto iniciatívy umožnia zvýšiť konkurencieschopnosť dopravy znížením nákladov všetkých zložiek železničného sektora.

2.2 Európska železničná agentúra

2.2.1 Agentúra zjednoduší postup certifikácie existujúceho železničného vozového parku vypracovaním referenčného nástroja, ktorý umožní určiť analógie medzi jednotlivými vnútroštátnymi predpismi.

2.2.2 Agentúra vyhodnotí žiadosti o financovanie Spoločenstvom v sektore projektov v oblasti infraštruktúry a železničného vozového parku, s cieľom preveriť ich „interoperabilitu“.

2.2.3 Agentúra posúdi vzťahy medzi držiteľmi vozňov a železničnými podnikmi (bývalá Dohoda o vzájomnom použí-

vaní vozňov medzi železničnými podnikmi – RIV) najmä v oblasti údržby a predloží Komisii odporúčania na ich právnu úpravu.

2.2.4 Agentúra vypracuje odporúčania týkajúce sa spoločných kritérií na definovanie odborných spôsobilostí a hodnotenie personálu povereného činnosťami v oblasti prevádzky a údržby.

2.2.5 Agentúra zohrá úlohu systémového orgánu v rámci projektu ERTMS.

2.3 Interoperabilita

2.3.1 Cieľom tohto návrhu je zjednodušiť a modernizovať regulačný rámec v Európe. V tomto kontexte sa navrhuje kodifikácia a zlúčenie platných smerníc o železničnej interoperabilite.

2.3.2 Vzhľadom na svoje desaťročné skúsenosti v implementácii smerníc o interoperabilite Komisia navrhuje aj niekoľko vylepšení technickej časti regulačného rámca.

2.4 Bezpečnosť európskych železníc

2.4.1 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 úzko spojená so zlučiteľnosťou daného železničného vozidla s príslušnou infraštruktúrou.

2.4.2 Zmeny a doplnenia predpisov sa prejavujú takto:

- vždy, keď sa uvádza do prevádzky vozidlo, treba jasne identifikovať „zodpovedný subjekt“ za jeho údržbu:
- železničný podnik musí preukázať, že železničné vozne, ktoré používa, sa prevádzkujú a udržiavajú podľa platných predpisov,
- železničné podniky uvedú systém a postupy, ktoré zaviedli na zabezpečenie toho, aby používanie vozňov pochádzajúcich od rôznych držiteľov nenarúšalo bezpečnosť železníc,
- agentúra vyhodnotí postupy stanovené železničnými podnikmi na riadenie ich vzťahov s držiteľmi vozňov.

3. Všeobecné pripomienky

3.1 Európska železničná agentúra

3.1.1 Železničný systém sa vyznačuje tým, že všetky jeho prvky spoločne prispievajú k jeho bezpečnosti.

3.1.2 Ak sa pôsobenie agentúry rozšíri z interoperabilného systému na systém bezpečnosti, jej právomoci sa časom rozšíria na všetky prvky systému.

3.1.3 Možno odhadovať, že na konci tohto procesu bude existovať jediný systém Spoločenstva a jediná železničná agentúra.

3.1.4 Fázu vzájomného porovnávania legislatív treba pokladať za jeden z nevyhnutných krokov v tomto smere.

3.1.5 Je potrebné posúdiť rozdielny vplyv, ktorý budú mať rozhodnutia v súvislosti s TSI a novými postupmi certifikácie na jednotlivé členské krajiny, manažérov infraštruktúry, železničné podniky, a držiteľov vozidiel a konečných užívateľov.

3.1.6 Zachovanie hospodárskej rovnováhy jednotlivých vnútroštátnych sietí a hospodárskych subjektov pôsobiacich na trhu treba zohľadniť predovšetkým vo fáze harmonizácie technických predpisov a postupov certifikácie.

3.1.7 Agentúra by mala byť poverená úlohou usmerňovať technologické rozhodnutia v prospech siete otvorenej interoperability, súčasnej i budúcej, aj bez využitia finančných pák.

3.1.8 Treba zvážiť skutočnosť, že podľa návrhu smernice o interoperabilite budú právomoci agentúry rozšírené na celú sieť železníc Spoločenstva.

3.2 Interoperabilita

3.2.1 Zámerom návrhu smernice je zjednodušenie niektorých TSI týkajúcich sa systémov vysokorýchlostných (VR) a konvenčných železníc tam, kde sú porovnateľné.

3.2.2 Týmto návrhom smernice sa sleduje rozšírenie platnosti TSI tak, aby okrem siete vysokorýchlostných železníc a koridorov TEN (*Trans-European Networks* – transeurópske siete) pokrývala až na niektoré výnimky aj všetky vnútroštátne siete.

3.2.3 Toto rozšírenie je prelomom v politike technologického vývoja európskeho železničného systému smerom k jednotnej celoeurópskej sieti. Jeho hospodársky a strategický vplyv je výraznejší, než sa uvádza v preambule návrhu.

3.2.4 Rozhodnutia v súvislosti s druhom TSI, ktoré by mali byť uplatnené pri realizácii nových a významnom prispôbení existujúcich infraštruktúr, budú vo veľkej miere spadať do kompetencie Spoločenstva.

3.2.5 Rozhodnutia Spoločenstva o definovaní TSI a ich vývoji vzhľadom na súčasnú situáciu každého členského štátu budú mať výrazný hospodársky vplyv na plánovanie investícií

v oblasti technológií a infraštruktúry jednotlivých členských krajín.

3.2.6 Pri posudzovaní vhodnosti schválenia TSI by sa malo vychádzať z hodnotenia ich vplyvu po ekonomickej stránke pre každú členskú krajinu.

3.2.7 Toto hodnotenie treba vykonať odlišným spôsobom pre TSI, ktoré majú vplyv na verejné investície členských štátov, a pre TSI, ktoré majú vplyv na investície železničných podnikov a súkromného sektora.

3.2.8 Rozšírenie rozsahu pôsobnosti TSI na celú európsku sieť železníc, až na niektoré výnimky, privádza aj na myšlienku nového usporiadania vzťahov medzi Európskou železničnou agentúrou a certifikačnými orgánmi jednotlivých členských štátov.

3.2.9 Dá sa predpokladať, že členské štáty sústredia do budúcnosti svoje pôsobenie skôr na certifikačnú činnosť v prospech podnikov a hospodárskych subjektov než na riadenie vývoja technologických štandardov.

3.2.10 Zmeny a doplnenia smernice o bezpečnosti sú jednou z technických úprav na dosiahnutie cieľa, akým je zjednodušenie prevádzky interoperabilného železničného vozového parku.

3.2.11 Zároveň sa zavádza nový pojem „držiteľ“ železničných vozňov.

3.2.12 Proces certifikácie železničného vozového parku je zorganizovaný tak, že tie isté koľajové vozidlá budú posudzované rôznymi orgánmi v závislosti od jednotlivých technických aspektov.

3.2.13 Aspekty zahrnuté medzi TSI budú certifikované ktorýmkoľvek z vnútroštátnych certifikačných orgánov.

3.2.14 Doplnkové vnútroštátne požiadavky budú kontrolované certifikačným orgánom príslušnej vnútroštátnej siete. Vnútroštátny certifikačný orgán berie na vedomie certifikácie Spoločenstva, overuje vnútroštátne špecifikácie a udeľuje bezpečnostné osvedčenia. Má právomoc zamietnuť žiadosť o certifikáciu, a preto nesie zodpovednosť za súlad všetkých certifikovaných prvkov.

3.2.15 Európska železničná agentúra pôsobí ako nezávislý odvolací orgán vo vzťahu k výsledku žiadosti o certifikáciu.

3.2.16 Okrem všeobecných pripomienok uvedených v predchádzajúcich oddieloch (Interoperabilita a Agentúra) neuvádzame žiadne ďalšie pripomienky.

4. Konkrétne pripomienky

4.1 Európska železničná agentúra

4.1.1 Článok 8a: Agentúra na jednej strane vypracuje a udržiava referenčný dokument na porovnanie a posúdenie rovnocennosti vnútroštátnych predpisov pre každý parameter (bod 2) a na druhej strane vypracúva technické stanoviská

- k rovnocennosti predpisov
- k žiadosti o doplňujúce informácie
- k odôvodneniu zamietnutia povolenia.

Práca agentúry by mala väčší účinok, keby bolo takéto stanovisko záväzným a mohlo by oň požiadať aj zainteresované subjekty: prevádzkovatelia infraštruktúry, železničné podniky, držiteľia koľajových vozidiel.

4.1.2 Článok 15: Úloha agentúry by sa mala rozšíriť na všetky projekty obnovy, modernizácie alebo výstavby týkajúce sa častí infraštruktúry, na ktoré sa vzťahujú súčasné alebo budúce TSI.

4.1.3 Článok 16a: Agentúre je potrebné poskytnúť hodnotiace kritériá pre rozhodovanie, či je systém certifikácie „dobrovoľný alebo povinný“ na základe:

- úrovne bezpečnosti
- jasne definovaných vzťahov medzi podnikmi
- transparentnosti trhu a regulácie.

Je potrebné poukázať na to, či, a akým spôsobom ovplyvní systém certifikácie železničné podniky, ktoré sú držiteľmi vozňov.

4.1.4 Článok 18: Je potrebné zdôrazniť, že agentúra sa pri vypracovaní vzorových formulárov na žiadosť o registráciu bude snažiť čo najväčšmi obmedziť špecifikácie, ktoré neboli zahrnuté do spoločných častí.

4.1.5 Článok 21b: Mandát sa so zreteľom na ciele agentúry zdá byť úplný. Nie je však dodržaná zásada subsidiarity.

4.2 Interoperabilita

4.2.1 Článok 1: V oblastiach, kde sa plánuje rozšírenie TSI na európsky hospodársky priestor, je potrebné zároveň rátať s uznaním vnútroštátnych certifikačných orgánov.

4.2.2 Článok 6: Sloboda rozhodovania, ktorú má agentúra v otázke jazykového režimu uplatňovaného pri zverejňovaní technických príloh TSI, nevedie k jednoduchému a spoločnému prístupu k právnym predpisom Spoločenstva v oblasti interoperability.

4.2.3 Článok 7: Chápanie výnimky sa zdá byť obzvlášť široké predovšetkým pri dôvodoch ekonomického charakteru, pričom sa nezohľadňuje vplyv financovania Spoločenstva na analýzu ekonomickej uskutočniteľnosti. Systém výnimiek by sa dal pri posudzovanom projekte lepšie uplatňovať na systém TSI ako celok, než ich uplatňovať na jednotlivé TSI.

V Bruseli 11. júla 2007

Predseda

Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru

Dimitris DIMITRIADIS