

Mnenje Evropskega ekonomsko-socialnega odbora o:

- Predlogu direktive Evropskega parlamenta in Sveta o interoperabilnosti železniškega sistema Skupnosti (kodificirana različica)
- Predlogu uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o spremembi Uredbe (ES) št. 881/2004 o ustanovitvi Evropske agencije za železniški promet
- Predlogu direktive Evropskega parlamenta in Sveta o spremembi Direktive 2004/49/ES o varnosti na železnicah Skupnosti

COM(2006) 783 konč. – 2006/0273 (COD)

COM(2006) 785 konč. – 2006/0274 (COD)

COM(2006) 784 konč. – 2006/0272 (COD)

(2007/C 256/08)

Svet je 16. januarja 2007 sklenil, da v skladu s členoma 71 in 156 Pogodbe o ustanovitvi Evropske skupnosti Evropski ekonomsko-socialni odbor zaprosi za mnenje o zgoraj omenjenih dokumentih.

Strokovna skupina za promet, energijo, infrastrukturo in informacijsko družbo, zadolžena za pripravo dela Odbora na tem področju, je mnenje sprejela 19. junija 2007. Poročevalec je bil **g. CONFALONIERI**.

Evropski ekonomsko-socialni odbor je mnenje sprejel na 437. plenarnem zasedanju 11. in 12. julija 2007 (seja z dne 11. julija) s 137 glasovi za, z nobenim glasom proti in 2 vzdržanima glasovoma.

1. Sklepi in priporočila**1.1 Predlogi**

- o spremembi Uredbe (ES) št. 881/2004 o ustanovitvi Evropske agencije za železniški promet;
- o spremembi Direktive 2004/49/ES o varnosti na železnicah Skupnosti;
- direktive Evropskega parlamenta in Sveta o interoperabilnosti železniškega sistema Skupnosti

so v skladu z namenom poenostaviti dostop operaterjev do evropskega železniškega sistema.

Predlogi:

- poenostavljajo postopke za izdajo certifikatov za vozni park v interoperabilnem sistemu;
- standardizirajo večino nacionalnih postopkov verifikacije voznega parka, postopkov vzdrževanja ter prometnih podjetij in podjetij za vzdrževanje;
- oblikujejo sistem za obsežno primerjavo nacionalnih pravil certificiranja, vključno s parametri, ki niso zajeti v tehničnih specifikacijah za interoperabilnost (TSI).

1.2 EESO podpira cilj poenostavitve postopka za začetek obratovanja.

1.3 EESO meni, da taka poenostavitev prispeva k intenzivnejši uporabi evropskega železniškega sistema, tako da preusmerja povpraševanje z drugih prevoznih sredstev, ter hkrati prispeva k izboljšanju okolja in spodbuja uporabo energetskih virov, ki jih spodbujajo evropski energetski načrti.

1.4 EESO poziva k temu, da prihodnja uporaba evropskih standardov interoperabilnosti in delitev pregledov certificiranja med nacionalne in evropske organe ne smeta ogroziti varnosti.

1.5 EESO priporoča predvsem previdnost pri razmejitvah pristojnosti različnih organov, ki jih je uvedel nov sistem.

1.6 EESO je prepričan, da bi morale za začetek obratovanja tovornih in potniških vagonov po začetku veljavnosti te direktive zadostovati eno samo dovoljenje za začetek obratovanja, ki ga izda ena sama država članica EU. Nova uredba o evropski agenciji bo omogočila železniškim podjetjem, upravljavcem železniških infrastruktur in imetnikom vagonov ter predvsem nacionalnim organom za certificiranje, da:

- pospešijo certificacijo;
- zmanjšajo število preverjanj, tako da preprečijo nacionalno podvajanje glede na skupne standarde;
- delujejo v jasnem zakonodajnem okviru z možnostjo uporabe tehničnih priporočil agencije.

1.7 EESO ugotavlja, da bo z načrtovanim ukrepanjem agencija postala sistemski organ za vzpostavitev evropskega železniškega sistema (ki bo obsegal omrežje visoke hitrosti (VS), vseevropske prometne koridorje, v prihodnosti pa še vsa ostala nacionalna omrežja), na podlagi uskladitve in širitve Evropskega sistema za vodenje železniškega prometa (ERTMS) ter objave sistema primerjave nacionalnih predpisov in zagotovitve tehnične podpore nacionalnim organom za certificiranje.

1.8 Da se bo lahko vloga evropske agencije pri usmerjanju in spremljanju postopka železniške interoperabilnosti in tehnološkega razvoja postopno razvila, bodo potrebne nekatere spremembe vloge nacionalnih organov za certificiranje.

1.9 EESO poziva Komisijo, naj razmisli o možnosti skupnega evropskega registra držav članic za varnostne pomanjkljivosti v železniškem prometu, da bi se oblikovala znanstvena podlaga za skupne parametre.

1.10 Zaželeni rezultat je oblikovanje evropskega trga za železniški vozni park, za dejavnosti vzdrževanja sistemov in voznega parka ter za človeške vire za upravljanje prometnih storitev.

1.11 To bo enkratna priložnost za evropske proizvajalce železniškega voznega parka, zlasti če tehnične odločitve v zvezi s TSI dajejo možnosti, da se bo lahko obdržalo zadostno število proizvajalcev za zagotovitev konkurenčnega evropskega trga za železniški vozni park (in njegovo vzdrževanje).

1.12 EESO izraža zaskrbljenost, da bi izvajanje direktive o varnosti na železnicah železniškim operaterjem za železniški vozni park, ki se je začel uporabljati pred začetkom veljavnosti direktive in nima ES-izjave o verifikaciji, povzročilo več birokratskih ovir.

1.13 EESO je prepričan, da bi bilo treba v državah Evropskega statističnega sistema predvideti oblikovanje nacionalnih organov za certificiranje.

1.14 Analiza odstopanj od TSI bi morala še zlasti vključevati oceno vpliva sofinanciranja Skupnosti na ekonomsko izvedljivost projekta z vidika stroškovne učinkovitosti projekta.

1.15 EESO je prepričan, da bi bilo treba analizo odstopanj izvesti za sistem TSI kot celoto in ne za vsako posamezno TSI.

1.16 EESO priporoča, naj se, ko bo agencija objavila TSI, uporabijo sedanja jezikovna pravila.

Meni, da bi bilo treba zahtevati ocene in mnenje evropske agencije za vse gradbene in obnovitvene ukrepe, tudi če jih ne finan-

cira Evropska skupnost, da se nacionalni ukrepi in ukrepi Skupnosti usmerijo v evropski sistem varnosti.

1.17 Možnost zaprositi evropsko agencijo za mnenja bi bilo treba razširiti na vse vpletene strani, tudi če so v nasprotju z ocenami nacionalnih organov za certificiranje. Dostop mora biti zagotovljen zlasti železniškim podjetjem Skupnosti in vpletenim organizacijam delodajalcev.

2. **Obrazložitev in ugotovitve**

2.1 *Glavne točke in splošni okvir predloga*

2.1.1 Za postopno oblikovanje evropskega železniškega prostora brez meja so potrebne tehnične ureditve za vidike, povezane z varnostjo in upravljanjem ter postopki za dostop do sistema.

2.1.2 Direktiva Sveta 91/440/EGS z dne 29. julija 1991, Direktiva Sveta 95/18/ES z dne 19. junija 1995 in Direktiva Evropskega parlamenta in Sveta 2001/14/ES z dne 26. februarja 2001 o razvoju železnic Skupnosti zagotavljajo postopno odpiranje pravic dostopa do infrastrukture Skupnosti za katero koli železniško podjetje, ki ima licenco ene izmed držav članic in želi opravljati storitve na področju prevoza tovora v novem referenčnem okviru.

2.1.3 Za hkratno uresničevanje ciljev varnosti in interoperabilnosti je potrebno tehnično delo, ki ga mora voditi specializiran organ. Zato je bila ustanovljena Evropska agencija za varnost in interoperabilnost železniškega prometa.

2.1.4 Glavna področja delovanja agencije so:

- spodbujanje oblikovanja evropskega železniškega prostora, prispevanje k izboljšanju razmer v sektorju in izboljšanje varnosti;
- razvijanje skupnih kazalnikov, ciljev in metod za področje varnosti;
- poenostavitev postopkov pridobitve varnostnih certifikatov za železniška podjetja;
- zagotavljanje maksimalne preglednosti in učinkovitega širjenja informacij;
- zagotavljanje kontinuitete dejavnosti in sčasoma razvoja TSI kot del stalnega tehničnega okvira;
- izboljšanje interoperabilnosti vseevropskega omrežja z odobritvijo novih investicijskih projektov, ki jih podpira Skupnost, za spodbujanje interoperabilnosti;

- pomoč pri vzpostavitvi sistema certificiranja za vzdrževalne delavnice;
- zagotavljanje tehnične podpore, da se bo na evropski ravni upoštevala potrebna strokovna usposobljenost strojevodij;
- zagotavljanje tehnične podpore za vzpostavitev sistema registracije za priznanje primernosti voznega parka za uporabo v določenih pogojih;
- zagotavljanje maksimalne preglednosti in enakega dostopa do pomembnih informacij za vse vpletene;
- spodbujanje inovacij na področju varnosti železniškega prometa in interoperabilnosti.

2.1.5 Nacionalni postopki homologacije lokomotiv trenutno pomenijo eno glavnih ovir pri ustanavljanju novih železniških podjetij na področju tovornega prometa ter veliko oviro za interoperabilnost evropskega železniškega sistema.

2.1.6 Ker nobena država članica ne more sama določiti, da bo dovoljenje za obratovanje, ki ga je izdala, veljavno tudi v drugih državah članicah, je za uskladitev in poenostavitev nacionalnih postopkov ter za bolj sistematično uporabo načela medsebojnega priznavanja potrebna pobuda Skupnosti.

2.1.7 Nadalje namerava Komisija kot del programa za poenostavitev zakonodaje konsolidirati in združiti direktive o interoperabilnosti železniškega sistema, da bi oblikovala enoten sklop pravil za evropski železniški sistem.

2.1.8 S temi pobudami teh pobud bo prevozni sektor postal še bolj konkurenčen, saj se bodo zmanjšali stroški železniškega prometa.

2.2 Evropska agencija za železniški promet

2.2.1 Agencija bo poenostavila postopek certificiranja sedanjega železniškega voznega parka, tako da bo razvila referenčni dokument za primerjavo nacionalnih predpisov.

2.2.2 Agencija bo ocenila prošnje za financiranje Skupnosti za infrastrukturne projekte in vozni park z vidika interoperabilnosti.

2.2.3 Agencija bo ocenila odnos med imetniki vagonov in železniškimi podjetji (nekdanji sporazum RIV med železniškimi podjetji o izmenjavi in uporabi vagonov), zlasti na področju vzdrževanja, in Komisiji predložila priporočila o ureditvi.

2.2.4 Agencija mora priporočiti skupna merila za opredelitev poklicne usposobljenosti in ocenjevanje osebja, vključenega v delovanje in vzdrževanje sistema.

2.2.5 Agencija mora prevzeti vlogo systemskega organa za projekt ERTMS.

2.3 Interoperabilnost

2.3.1 Namen predloga je poenostaviti in posodobiti evropski zakonodajni okvir. V tem smislu se tudi predlaga kodifikacija in združitve veljavnih direktiv o interoperabilnosti železniškega sistema.

2.3.2 Po desetletnih izkušnjah na področju izvajanja direktiv o interoperabilnosti Komisija predlaga tudi več izboljšav za tehnični del regulativnega okvira.

2.4 Varnost evropskega železniškega sistema

2.4.1 Predlog spremembe člena 14 direktive o varnosti železnic določa, kateri del dovoljenja mora biti vzajemno priznan in kateri je strogo povezan z združljivostjo zadevnega vozila z določeno infrastrukturo.

2.4.2 Spremembe določb pomenijo, da:

- se ob vsaki vključitvi vozila v obratovanje določi „odgovorna oseba“ za vzdrževanje;
- mora železniško podjetje dokazati, da vagoni, ki jih uporablja, delujejo in se vzdržujejo v skladu s trenutno veljavnimi pravili;
- morajo železniška podjetja pojasniti sistem in postopke, ki jih uporabljajo za zagotavljanje varnosti na železnicah pri uporabi vagonov različnih imetnikov;
- agencija oceni postopke, ki jih železniška podjetja uporabljajo v svojih odnosih z imetniki vagonov.

3. Splošne ugotovitve

3.1 Evropska agencija za železniški promet

3.1.1 Narava železniškega sistema je taka, da imajo vsi elementi pomembno vlogo pri varnosti sistema.

3.1.2 Če se bo obseg dejavnosti agencije razširil z interoperabilnega sistema na varnostni sistem, se bo njena odgovornost sčasoma prav tako razširila na vse elemente sistema.

3.1.3 Namen tega pa je, da bo na koncu postopka en sam sistem Skupnosti in ena sama agencija za železniški promet.

3.1.4 Faza primerjave predpisov bi morala biti eden od potrebnih korakov v tej smeri.

3.1.5 Oceniti bi bilo treba različne vplive, ki jih imajo odločitve o TSI in novi postopki certificiranja na različne države članice, upravljavce železniških infrastruktur, železniška podjetja in imetnike vagonov ter končne uporabnike.

3.1.6 Upoštevati je treba potrebo po ohranjanju gospodarskega ravnovesja različnih nacionalnih omrežij in tržnih operaterjev, zlasti v fazi usklajevanja tehničnih standardov in postopkov certificiranja.

3.1.7 Agencija bi morala biti tudi brez finančnih pobud odgovorna za usmerjanje izbire tehnologije za omrežje, dovzetno za sedanjo in prihodnjo interoperabilnost.

3.1.8 Upoštevati je treba, da se bodo v skladu z določbami predloga direktive o interoperabilnosti pristojnosti agencije sčasoma razširile, tako da bodo vključevale celotno železniško omrežje Skupnosti.

3.2 Interoperabilnost

3.2.1 Predlog direktive poenostavlja TSI za visoke hitrosti in konvencionalne sisteme, kadar so primerljivi.

3.2.2 Predlog direktive razširja področje uporabe TSI preko omrežij visoke hitrosti in koridorjev vseevropskega omrežja TEN, da bi bila pokrita vsa nacionalna omrežja razen nekaterih izjem.

3.2.3 To je pomembna točka v politiki tehnološkega razvoja evropskega železniškega sistema za ustanovitev enega samega evropskega omrežja. Gospodarski in strateški vpliv, ki je rezultat tega, je večji, kakor je predvideno v obrazložitvenem memorandumu.

3.2.4 Odgovornost za odločanje o vrsti TSI za uporabo pri novih projektih in večjih obnovah sedanje infrastrukture bo večinoma nosila Skupnost.

3.2.5 Odločitve Skupnosti o opredelitvi in razvoju TSI v zvezi s sedanjim položajem v vsaki državi članici bodo imele velik gospodarski vpliv na načrtovanje naložb v tehnologijo in infrastrukturo v različnih državah.

3.2.6 Kaže, da je potrebna gospodarska ocena vpliva novih TSI za vsako državo članico, da bi lahko odločali, ali je njihovo sprejetje primerno.

3.2.7 Ocenjevanje TSI, ki vplivajo na javne naložbe držav članic, se mora razlikovati od ocenjevanja TSI, ki vplivajo na naložbe železniških podjetij in zasebnih operaterjev.

3.2.8 Širitev področja uporabe TSI na vsa evropska železniška omrežja, razen izjem, prav tako zahteva nov sistem odnosov med Evropsko agencijo za železniški promet in organi za certificiranje v posameznih državah članicah.

3.2.9 Ti organi se bodo najverjetneje bolj osredotočili na dejavnosti certificiranja za podjetja in operaterje kot na upravljanje razvoja tehnoloških standardov.

3.2.10 Spremembe direktive o varnosti so eden izmed tehničnih popravkov za uresničitev cilja poenostavitve prometa interoperabilnega voznega parka.

3.2.11 Hkrati se uvede nov koncept „imetnika“ vagona.

3.2.12 Postopek certificiranja voznega parka je organiziran tako, da isti vozni park ocenjujejo različni organi glede na različne tehnične parametre.

3.2.13 Parametre, vključene v TSI, bo potrdil eden izmed nacionalnih organov za certificiranje.

3.2.14 Dodatne nacionalne parametre bodo preverjali nacionalni organi za certificiranje za zadevno omrežje. Nacionalni organ za certificiranje bo upošteval certificiranje Skupnosti, preveril posebne nacionalne certifikate in izdal potrdilo o varnosti. Ima tudi pooblastilo, da zavrne zahtevo za certifikacijo in zato ostaja odgovoren za doslednost vseh elementov certificiranja.

3.2.15 Evropska agencija za železniški promet deluje kot neodvisen pritožbeni organ na koncu postopka za zahtevo za certifikacijo.

3.2.16 Odbor razen splošnih pripomb, ki jih je že navedel zgoraj (točki o interoperabilnosti in agenciji), ne ugotavlja ničesar drugega.

4. Posebne ugotovitve

4.1 Evropska agencija za železniški promet

4.1.1 Člen 8a: agencija po eni strani oblikuje in posodablja referenčni dokument, ki omogoča primerjavo vseh nacionalnih predpisov za vsak parameter (drugi odstavek), po drugi strani pa daje tehnične nasvete samo za:

- enakovrednost predpisov;
- zahteve po dodatnih informacijah;
- utemeljitve zavrnitve izdaje dovoljenja.

Delo agencije bi bilo bolj učinkovito, če bi bili nasveti zavezujoči in bi zanje lahko zaprosili tudi drugi zainteresirani: upravljavci železniških infrastruktur, železniška podjetja, imetniki vagonov.

4.1.2 Člen 15: odgovornosti agencije bi bilo treba razširiti na vsak projekt obnove, nadgradnje ali gradnje infrastrukture, za katerega veljajo sedanje ali bodo veljale prihodnje TSI.

4.1.3 Člen 16a: agencija mora imeti merila za ocenjevanje, da bo svojo izbiro v zvezi z vzpostavitvijo „prostovoljnega ali obveznega“ sistema certificiranja oprla na:

- raven varnosti;
- preglednost odnosov med podjetji;
- preglednost trga in ureditev.

Izpostaviti je treba vse posledice certifikacijskega sistema za železniška podjetja, ki so imetniki vagonov.

4.1.4 Člen 18: poudariti je treba, da si mora agencija pri osnutku obrazca za vlogo za registracijo prizadevati, da bo specifikacij, ki niso vključene v skupne dele, čim manj.

4.1.5 Člen 21b: kaže, da so pooblastila agencije primerna njenim ciljem. Načelo subsidiarnosti ni upoštevano.

4.2 Interoperabilnost

4.2.1 Člen 1: kjer je predvidena širitev TSI na Evropski gospodarski prostor, mora biti to izraženo z določbo za priznanje nacionalnih organov za certificiranje.

4.2.2 Člen 6: prosta izbira, ki jo ima agencija glede jezikovnih pravil za objavo tehničnih prilog TSI, ne prispevajo k enostavnemu, skupnemu dostopu do zakonodaje Skupnosti o interoperabilnosti.

4.2.3 Člen 7: koncept odstopanja se zdi zelo širok, zlasti v zvezi s finančnimi ugotovitvami, saj ni izražena zahteva, da bi bilo treba upoštevati vpliv financiranja Skupnosti na analizo gospodarske izvedljivosti. Bolje bi bilo uporabiti sistem odstopanja za celoten sklop TSI v zvezi s projektom kot pa odstopanja za posamezne TSI.

V Bruslju, 11. julija 2007

Predsednik

Evropskega ekonomsko-socialnega odbora
Dimitris DIMITRIADIS