# Utemeljitev Sveta: Stališče Sveta (EU) št. 2/2016 v prvi obravnavi z namenom sprejetja Direktive Evropskega parlamenta in Sveta o interoperabilnosti železniškega sistema v Evropski uniji (prenovitev)

(2016/C 057/03)

## I. UVOD

Komisija je 31. januarja 2013 Svetu predložila predlog direktive Evropskega parlamenta in Sveta o interoperabilnosti železniškega sistema v EU (prenovitev).

Evropski parlament je mnenje v prvi obravnavi izglasoval 26. februarja 2014.

Svet je 5. junija 2014 dosegel politični dogovor o osnutku direktive. Potem ko so besedilo pregledali pravniki lingvisti, je Svet 10. decembra 2015 v skladu z rednim zakonodajnim postopkom iz člena 294 Pogodbe o delovanju Evropske unije sprejel stališče v prvi obravnavi.

Po glasovanju v Evropskem parlamentu in sprejetju političnega dogovora v Svetu so Evropski parlament, Svet in Komisija začeli pogajanja, da bi dosegli dogovor o predlogu. 17. junija 2015 so se dogovorili o končnem kompromisnem besedilu, ki ga je nato 30. junija 2015 potrdil Odbor stalnih predstavnikov. Dogovor je 10. novembra 2015 potrdil Odbor Evropskega parlamenta za promet in turizem (TRAN), ki je o tem s pismom obvestil predsednika Odbora stalnih predstavnikov.

Svet je pri svojem delu upošteval mnenje Evropskega ekonomsko-socialnega odbora in Odbora regij.

## II. ANALIZA STALIŠČA V PRVI OBRAVNAVI

### 1. Splošno

Navedeni predlog je del četrtega železniškega paketa, ki vsebuje šest zakonodajnih predlogov, katerih cilj je odpraviti preostale ovire za dokončno vzpostavitev enotnega evropskega železniškega območja.

Cilj te zakonodajne pobude je vzpostaviti skupen pristop k pravilom o interoperabilnosti, ki bi omogočil okrepitev ekonomij obsega za prevoznike v železniškem prometu, ki so dejavni po vsej Uniji, ter poenostavitev in reformo upravnih postopkov za izdajo dovoljenj za vozila, s čimer bi odpravili razdrobljenost predpisov v Uniji.

Poleg tega je namen povečati učinkovitost postopka izdaje dovoljenj za vozila, kar naj bi spodbudilo priznavanje dovoljenj o interoperabilnosti po vsej EU in povečalo usklajenost nacionalnih pravnih okvirov v zvezi z vidiki interoperabilnosti na področju notranjega trga storitev v železniškem prometu.

Svet sicer soglaša s Komisijo glede cilja predloga, vendar je v svojem pristopu predlagal več sprememb prvotnega predloga. Pri tem je bistveno spremenil glavne določbe direktive. S stališčem v prvi obravnavi torej spreminja prvotni predlog Komisije, saj ga je preoblikoval in v besedilu dodal več določb, nekatere pa iz njega črtal. Svet zato ne more sprejeti sprememb teh določb, ki jih je v mnenju v prvi obravnavi predlagal Evropski parlament.

### 2. Ključna politična vprašanja

#### i) *Dovoljenje za dajanje vozila na trg (člen 21)*

V nasprotju z znatnim prenosom pooblastil s strani nacionalnih organov na Agencijo Evropske unije za železniški promet („Agencija“), ki jo je prvotno predlagala Komisija, Svet določa dvojni sistem za pridobitev dovoljenj v zvezi z izdajo dovoljenj za dajanje vozil na trg, in sicer glede na predvideno področje uporabe. Agencija bi v skladu s tem pristopom delovala po načelu „vse na enem mestu“ za vozila, namenjena za čezmejne operacije; vendar bi nacionalni varnostni organi ohranili pomembno vlogo pri izvajanju ocenjevanj, potrebnih za izdajo teh

dovoljenj. Za vozila, ki se uporabljajo le v nacionalnem prometu, bo imel prosilec izbiro, ali bo vlogo za izdajo dovoljenja predložil Agenciji ali nacionalnemu varnostnemu organu. Postopek in merila za odločitev v obeh primerih ostajajo enaki.

Evropski parlament na splošno podpira pristop Sveta. Slednji je upošteval tudi pomisleke, ki jih je izrazil Evropski parlament, in v določbe o dogovorih o sodelovanju vključil koncept „izoliranih omrežij“ (glej točko v) v nadaljevanju).

Svet je glede na navedeno ohranil predlog spremembe 34, delno ali smiselno sprejel predloga sprememb 35 in 102, predloge sprememb 94, 113 in 140 pa zavrgel.

ii) ***Odgovornost Agencije za izdajo dovoljenj za dajanje vozil na trg (uvodna izjava 8 in člen 21(6))***

Besedilo Sveta pojasnjuje, da Agencija v celoti prevzame odgovornost za dovoljenja, ki jih izda, vključno s pogodbenimi in nepogodbenimi obveznostmi.

iii) ***Pritožba in arbitražni postopek (člen 21(7) in (11))***

V prvotnem predlogu Komisije ni posebnih določb o pritožbenih postopkih, medtem ko je v besedilu Sveta navedeno, da lahko prosilec zadevo predloži v presojo nacionalnemu sodišču, če se ne strinja z ukrepom nacionalnega varnostnega organa.

V besedilu Sveta je predviden pritožbeni postopek tudi v primeru sporov med nacionalnim varnostnim organom in Agencijo.

iv) ***Začetek obratovanja vodenja-upravljanja in signalizacije ob progi (člena 18 in 19)***

Komisija je v prvotnem predlogu predvidela, da bi na Agencijo prenesli pristojnost za izdajanje dovoljenj za začetek obratovanja vodenja-upravljanja in signalizacije ob progi, vključno z evropskim sistemom signalizacije ERTMS.

Svet se ne strinja s pristopom Komisije in meni, da bi morali dovoljenja za ERTMS še naprej izdajati nacionalni varnostni organi. Da pa bi že od samega začetka postopka okrepili usklajevanje ERTMS na ravni EU prek povečane interoperabilnosti, je v besedilu Sveta določeno, da se je treba pred vsakim povabilom k oddaji ponudb v zvezi z opremo ERTMS ob progi posvetovati z Agencijo. V ta namen je bil dodan nov člen 19.

Evropski parlament v skladu s pristopom Komisije meni, da bi bilo treba odgovornost za izdajanje dovoljenj za začetek obratovanja sistemov ERTMS podeliti Agenciji. Svet je zato predloge sprememb 81, 82, 83 in 86 zavrgel.

v) ***Dogovori o sodelovanju med Agencijo in nacionalnimi varnostnimi organi (člen 21(14) in (15))***

Komisija v svojem prvotnem predlogu ni vključila sklepanja dogovorov o sodelovanju med Agencijo in enim ali več nacionalnimi varnostnimi organi glede dovoljenj, izdanih za vozila, namenjena za čezmejne operacije.

Svet meni, da je zelo pomembno, da se vključi takšna določba, da bi se olajšalo praktično izvajanje novega sistema izdaje dovoljenj.

Poleg tega je Svet določil, da lahko dogovori o sodelovanju med Agencijo in enim ali več nacionalnimi varnostnimi organi za namene izdaje dovoljenj za vozila vključujejo posebne dogovore o sodelovanju v zvezi z omrežji, pri katerih je iz geografskih ali zgodovinskih razlogov potrebno posebno strokovno znanje in/ali imajo skupno tirno širino s sosednjimi tretjimi državami. Zato je v tem kompromisnem besedilu določena možnost, da države članice s posebnimi značilnostmi železniškega omrežja v postopku izdaje dovoljenj sodelujejo pod okriljem Agencije. Ti dogovori o sodelovanju lahko vključujejo tudi določbe, ki omogočajo razširitev področja uporabe na vse tri baltske države, potem ko vozilo pridobi dovoljenje v eni od njih.

V zvezi s tem je Svet delno ohranil predlog spremembe 118.

vi) ***Sprejetje nacionalnih predpisov (člen 14)***

Svet želi s svojim stališčem vzpostaviti prožen in učinkovit postopek za obstoječe in nove nacionalne predpise v zvezi z interoperabilnostjo. Da bi upošteval pomisleke Evropskega parlamenta, Svet v svojem stališču pojasnjuje postopke, ki naj bi se uporabili za priglasitev obstoječih in novih nacionalnih predpisov ter pri oceni, ki naj bi jo izvedla Agencija (za največ osemmesečno obdobje). Svet se želi s tem pristopom izogniti temu, da bi bili nacionalni predpisi potrjeni, preden bi jih ocenila Agencija.

Svet je zato delno ali smiselno sprejel predloge sprememb 66, 72 in 73, predloge sprememb od 67 do 70 pa zavrgel.

vii) ***Registri vozil (poglavje VII, zlasti člen 47)***

Glavna sprememba, ki jo je v odziv na pomisleke Evropskega parlamenta v zvezi z „registri“ vnesel Svet, zadeva evropski register vozil. Komisija bi morala zaradi zmanjšanja upravnih obremenitev in neupravičenih stroškov sprejeti specifikacijo za evropski register vozil, ki bi vključevala nacionalne registre vozil, da bi vzpostavili skupen sistem, pri tem pa ohranili dodatne funkcije za posebne potrebe držav članic. Evropski register vozil začne delovati v roku petih let od začetka veljavnosti direktive. Svet uvaja tudi nove določbe, katerih cilj je določitev informacij, ki se navedejo v evropskem in nacionalnih registrih vozil.

Evropski parlament meni, da bi moral evropski register vozil začeti delovati po štirih letih.

Glede na navedeno so bili smiselno s preoblikovanjem ohranjeni predlogi sprememb 123, 126, 128, 130 in 131, medtem ko je Svet predloge sprememb 98, 110, 120, 121, 122, 124, 125, 127 in 129 zavrgel.

viii) ***Trajanje prehodnega obdobja in rok za prenos (člena 54 in 57)***

Svet določa daljšo prehodno ureditev za dovoljenja za vozila, kot jo je prvotno predvidela Komisija. Ta prehodna ureditev naj bi bila potrebna za pravilno delovanje dvojnega pristopa k postopku izdaje dovoljenj za vozila iz člena 21. V skladu s stališčem Sveta lahko države članice obstoječe določbe Direktive 2008/57/ES še naprej uporabljajo tri leta po začetku veljavnosti direktive namesto dveh let, kot je navedeno v predlogu Komisije. To obdobje se lahko podaljša za eno leto. V tem primeru morajo države članice o takšni odločitvi obvestiti Komisijo in Agencijo ter podati utemeljitev zanjo. Enak postopek se uporablja za predhodna dovoljenja za ERTMS.

Podoben sistem treh let in dodatnega leta se uporablja za rok za prenos.

Zato je Svet predloge sprememb 140, 141, 143 in 144 zavrgel.

ix) ***Struktura zakonodajnega akta (delegirani akti/izvedbeni akti)***

V prvotnem predlogu Komisije se predlagajo delegirani akti kot instrument za določitev vsebine tehničnih specifikacij za interoperabilnost (TSI) in njihovih sprememb. Evropski parlament podpira Komisijo in prav tako vztraja, da je treba področje uporabe delegiranih aktov razširiti na druga področja, za katera je Komisija predlagala izvedbene akte.

Za TSI je Svet sprejel kombinacijo delegiranih in izvedbenih aktov (člen 5(1) in (11)). Komisija bo sprejela delegirane akte v zvezi z določitvijo posebnih ciljev tehničnih specifikacij za interoperabilnost, čemur bodo sledili izvedbeni akti za izvajanje teh posebnih ciljev.

V zvezi s tem sta bila delno sprejeta predloga sprememb 80 in 135, medtem ko je Svet predloge sprememb 13, 14, 56, 57, 79, 99 in 142 zavrgel.

3. **Druge spremembe, ki jih je sprejel Evropski parlament**

Druge spremembe Evropskega parlamenta, ki jih Svet ni vključil v stališče v prvi obravnavi, se nanašajo zlasti na:

— morebitno uporabo te direktive za mestne železniške sisteme (predloga sprememb 16 in 17),

— uvedbo rokov za izvajanje tehničnih specifikacij za interoperabilnost s strani držav članic (predlog spremembe 47),

— vključitev delegiranih aktov za določitev predpisov o kaznih za neizpolnjevanje rokov iz pravnega akta za sprejetje odločitev Agencije (predlog spremembe 136).

III. **SKLEP**

Stališče Sveta v prvi obravnavi odraža kompromis, ki je bil ob pomoči Komisije sklenjen v pogajanjih med Svetom in Evropskim parlamentom. Kompromis je s pismom z dne 24. novembra 2015, naslovljenim na predsednika Odbora stalnih predstavnikov, potrdil predsednik Odbora Evropskega parlamenta za promet in turizem (TRAN).

Predsednik odbora TRAN je v tem pismu napovedal, da bo članom odbora TRAN, nato pa tudi na plenarnem zasedanju, predlagal, naj sprejmejo stališče Sveta v prvi obravnavi brez sprememb in v skladu s členom 294 PDEU zaključijo redni zakonodajni postopek v fazi druge obravnave v Evropskem parlamentu.