

Coreper prižgal zeleno luč za nove sisteme homologacij za interoperabilnost in varnost železniškega prometa

Svet je 30. junija 2015 potrdil dogovor z Evropskim parlamentom o **hitrejših in manj obremenjujočih postopkih izdaje dovoljenj za vozila in varnostnih spričeval**. **Evropska železniška agencija (ERA)** bo imela pri tem ključno vlogo. Posodobljeni direktivi o interoperabilnosti in varnosti ter uredba o Evropski železniški agenciji skupaj sestavljajo **tehnični steber četrtega železniškega paketa**.

„Sprejetje dogovora o tehničnem stebru je bila najpomembnejša prednostna naloga latvijskega predsedstva na področju prometa – k njeni uresničitvi so prispevale vse udeležene strani“, je dejal latvijski minister za promet Anrijs Matīss. „Z reformo smo se odzvali na zahteve evropskega železniškega sektorja, ki je za gospodarstvo EU zelo pomemben in prispeva k razvoju okolju prijaznejšega prometa. Na podlagi tega dogovora bomo zmanjšali stroške in skrajšali upravne postopke, s tem pa pomagali sektorju, ki se trenutno sooča z vse močnejšo mednarodno konkurenco. Učinkovit sistem bi moral prispevati tudi k ustvarjanju delovnih mest in rasti v Evropi.“

Večja vloga Evropske železniške agencije

Z reformo se bo povečala vloga Evropske železniške agencije pri **podeljevanju varnostnih spričeval železniškim prevoznikom in izdaji dovoljenj za železniška vozila**. Do zdaj so morali proizvajalci tirnih vozil, ki so želeli dati novo vozilo na trg v več državah EU, predložiti ločene vloge organom vseh zadevnih držav. Enako je veljalo za železniške operaterje, ki so želeli opravljati storitve v različnih državah članicah, saj potrebujejo spričevalo, ki dokazuje, da imajo ustrezen sistem upravljanja varnosti in lahko varno obratujejo.

Po novih pravilih ne bo več treba predložiti več vlog. **ERA bo izdajala dovoljenja za vsa vozila, ki se uporabljajo v čezmejnem prometu, in varnostna spričevala vsem železniškim podjetjem, ki opravljajo čezmejne storitve**. Nacionalni varnostni organi bodo še naprej imeli pomembno vlogo pri opravljanju potrebnih ocenjevanj.

Pri vozilih in operaterjih, ki bodo vključeni samo v **nacionalni promet**, bo lahko vložnik izbral med ERA in nacionalnim organom ter se odločil, kateri od njiju bo obravnaval njegovo vlogo in izdal potrdilo.

ERA bo imela večjo vlogo tudi pri razvoju **evropskega sistema za upravljanje železniškega prometa (ERTMS)**. Pred izdajo povabila k oddaji ponudb v zvezi z opremo ob progi v okviru navedenega sistema bo ocenila predvidene tehnične rešitve, da bi zagotovila interoperabilnost projektov, ki bodo pripravljeni.

ERA bo začela spričevala in potrdila izdajati v treh letih po začetku veljavnosti uredbe. Države članice bodo lahko nato še eno leto uporabljale sedanji sistem, če se jim bo to zdelo potrebno. V takšnem primeru bodo morale ERA in Komisiji sporočiti svojo odločitev in razloge zanjo.

Enostavni in usklajeni postopki

Da bi bili postopki enostavni in pregledni, bo ERA vzpostavila informacijski in komunikacijski sistem, ki bo **enotna vstopna točka za oddajo vseh vlog**. V primerih, ko je področje obratovanja omejeno na eno državo članico, bo vložnik v sistemu izbral organ, ki bo obravnaval njegovo vlogo.

ERA in nacionalni varnostni organi bodo lahko prek te točke VEM („vse na enem mestu“) spremljali vlogo v različnih fazah postopka. Sklenili bodo tudi **sporazume o sodelovanju**. S točko VEM in sporazumi o sodelovanju bo zagotovljena jasna delitev nalog med ERA in nacionalnimi organi, pa tudi doslednost v primeru več vlog, oddanih za podobna dovoljenja ali spričevala. Točka VEM bo predvidoma vzpostavljena v treh letih od začetka veljavnosti uredbe.

Vzpostavljanje enotnega evropskega železniškega območja

S tem bolj centraliziranim sistemom izdaje dovoljenj in spričeval bo Evropa naredila korak naprej pri vzpostavljanju **enotnega evropskega železniškega območja**. Pričakuje se, da bo omogočil povečanje ekonomij obsega za železniška podjetja in

proizvajalce po vsej EU ter zmanjšanje upravnih stroškov in pospešitev postopkov, raven varnosti pa bo še naprej visoka. Hkrati bo pomagal preprečevati morebitno prikrito diskriminacijo, zlasti novih podjetij, ki želijo vstopiti na železniški trg.

Poleg tega bo z novo ureditvijo na področjih, na katerih se uvaja usklajena ureditev na ravni EU, potrebnih **bistveno manj nacionalnih pravil**.

V okviru tehničnega stebra bo vzpostavljen tudi okvir za usklajevanje nacionalnih preiskovalnih organov, ki bodo obenem ohranili visoko raven neodvisnosti. Uvedeni so bili novi elementi „kulture pravičnosti“: Komisija je na primer zadolžena za to, da ta pristop preuči v povezavi s prihodnjimi predlogi.

Drugi ukrepi iz železniškega paketa, o katerih se še razpravlja

Četrty železniški paket vključuje tudi **tržni steber** s predlogi za liberalizacijo notranjih storitev železniškega potniškega prometa in okrepljeno upravljanje upravljavcev infrastrukture. Cilj prihodnjega luksemburškega predsedstva je, da bi se oktobra dogovorili o splošnem pristopu glede preostalih dveh predlogov. Splošni pristop glede predloga o normalizaciji kontov je bil že sprejet decembra 2014.

- [Tehnični predlogi](#)

Press office - General Secretariat of the Council of the EU

Rue de la Loi 175 - B-1048 BRUSSELS - Tel.: +32 (0)2 281 6319

press@consilium.europa.eu - www.consilium.europa.eu/press