

Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleménye – Tárgy:

- **Javaslat európai parlamenti és a tanácsi irányelvre a közösségi vasúti rendszer kölcsönös átjárhatóságáról (egységes szerkezetbe foglalt változat)**
- **Javaslat európai parlamenti és a tanácsi rendeletre az Európai Vasúti Ügynökség létrehozásáról szóló 881/2004/EK rendelet módosításáról**
- **Javaslat európai parlamenti és a tanácsi irányelvre a közösségi vasutak biztonságáról szóló 2004/49/EK irányelv módosításáról**

COM(2006) 783 final – 2006/0273 (COD)

COM(2006) 785 final – 2006/0274 (COD)

COM(2006) 784 final – 2006/0272 (COD)

(2007/C 256/08)

2007. január 16-án a Tanács úgy határozott, hogy az Európai Közösséget létrehozó szerződés 71. és 156. cikke alapján kikéri az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményét a fenti tárgyokban.

A bizottsági munka előkészítésével megbízott „Közlekedés, energia, infrastruktúra és információs társadalom” szekció véleményét 2007. június 19-én elfogadta. (Előadó: Roberto CONFALONIERI.)

Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság 2007. július 11-12-én tartott 437. plenáris ülésén (a július 11-i ülésnapon) 137 szavazattal, 2 tartózkodás mellett elfogadta az alábbi véleményt.

1. Következtetések és ajánlások

1.1 Az alábbiakra vonatkozó javaslatok:

- az Európai Vasúti Ügynökség létrehozásáról szóló 881/2004/EK rendelet módosítása;
- a közösségi vasutak biztonságáról szóló 49/2004/EK irányelv módosítása;
- a közösségi vasúti rendszer kölcsönös átjárhatóságáról szóló európai parlamenti és tanácsi irányelv módosítása;

koherensnek tűnnek azon igénnyel, amely szerint meg kell könnyíteni az európai vasúti rendszerhez való hozzáférést az üzemeltetők számára.

E javaslatok:

- leegyszerűsítik a kölcsönösen átjárható vasúti rendszer járműveire vonatkozó tanúsítási eljárásokat;
- egységesítik a járművekre, karbantartási eljárásokra, a vasúti szállítás és karbantartás üzemeltetőire vonatkozó, nemzeti szinten elvégzett ellenőrzések nagy részét;
- létrehozzák a nemzeti tanúsítási szabályok átfogó összehasonlító rendszerét, az ÁME-k (a kölcsönös átjárhatóság műszaki előírásai) közé nem tartozó elemekre vonatkozóan is.

1.2 Az EGSZB egyetért az üzembe helyezési eljárás egyszerűsítésére vonatkozó célkitűzéssel.

1.3 Az EGSZB úgy véli, hogy az egyszerűsítések növelik majd az európai vasúti rendszer használatát, és ezáltal az egyéb közlekedési módok kereslete csökken, ami hozzájárul a környezet minőségének javításához és az uniós energiapolitikai tervek által kívánt energiaforrások használatához.

1.4 Az EGSZB azt javasolja, hogy az európai átjárhatósági normák jövőbeni alkalmazása és a tanúsítási ellenőrzések nemzeti és közösségi szervek közötti felosztása ne vezethessen biztonsági kockázatok előfordulásához.

1.5 Az EGSZB különösen azt javasolja, hogy ügyeljenek az új rendszer által bevezetett szervek hatáskörei közötti határvonalakra.

1.6 Az EGSZB úgy véli, hogy az ezen irányelv hatálybalépése után üzembe helyezett teherszállító vagonok és utasszállító kocsik esetében elegendő lesz egyetlen közösségi tagállam üzembe helyezési engedélye. Az Európai Ügynökségről szóló új rendelet lehetővé teszi a vasúti üzemeltetők, az infrastruktúra működtetői, a vagonok működtetői és főként a nemzeti tanúsítási szervek számára:

- a tanúsítási eljárás felgyorsítását;
- az ellenőrzések számának csökkentését a közös szabályokkal kapcsolatos nemzeti vizsgálatok elkerülése által;
- egyértelmű szabályozási keretben való működést és az Ügynökség műszaki iránymutatásainak használatára vonatkozó lehetőséget.

1.7 Az EGSZB tudomásul veszi, hogy a tervezett fellépés révén az Ügynökség vezető szerephez jut az európai vasúti rendszer felállításában (amely a nagysebességű vasúti hálózatból, a transeurópai folyosókból és a jövőben valamennyi fennmaradó nemzeti hálózatból áll), az ERTMS (Egységes Európai Vasúti Közlekedésirányítási Rendszer) koordinációjának és kiszélesítésének köszönhetően, valamint a nemzeti szabályozások összehasonlító rendszerének közzétételével és a nemzeti tanúsítási szervek számára történő technikai segítségnyújtással.

1.8 Az Európai Ügynökségnek mint a vasúti átjárhatósági folyamat és a technológiai fejlődés iránymutató és ellenőrző szervének fokozatosan növekvő szerepe egyidejűleg a nemzeti tanúsítási szervek feladatainak részleges megváltozásához vezet.

1.9 Az EGSZB felkéri az Európai Bizottságot, hogy mérlegelje a vasúti forgalom biztonságával kapcsolatos hiányosságok – a tagállamok által közösen vezetendő – európai jegyzéke létrehozásának lehetőségét, hogy a közös paraméterek kidolgozásához szükséges adatok rendelkezésre álljanak.

1.10 Az elérni kívánt eredmény európai piacot teremteni a járművek, a vasúti rendszerek és a járművek karbantartási tevékenységei, valamint a közlekedési szolgáltatások kezelését ellátó humán erőforrások számára.

1.11 Ez egyedülálló lehetőséget jelent az európai járművek gyártói számára, különösen, ha az ÁME-kkel kapcsolatos technikai döntések megőrzik annak lehetőségét, hogy a járműgyártók (és karbantartók) versenyképes európai piacának biztosítása érdekében megfelelő választék álljon rendelkezésre.

1.12 Az EGSZB azt reméli, hogy az ezen irányelv hatálybalépése előtt üzembe helyezett járművek esetében, amelyek nem rendelkeznek „EK” ellenőrzési nyilatkozattal, a vasutak biztonságáról szóló irányelv alkalmazása adminisztratív szempontból nem érinti hátrányosan a vasúti üzemeltetőket.

1.13 Az EGSZB úgy véli, gondoskodni kell tanúsítási szervek létrehozásáról az európai statisztikai rendszer (SSE) országában.

1.14 Az ÁME-ktől való eltérések vizsgálatának magában kell foglalnia a projekt költség-hatékonysága tekintetében a közösségi társfinanszírozás konkrét hatásvizsgálatát a projekt gazdasági kivitelezhetőségével kapcsolatban.

1.15 Az EGSZB szerint az eltéréseket nem valamennyi ÁME esetében külön-külön, hanem az ÁME-k összességének rendszerére nézve együttesen kell megvizsgálni.

1.16 Az EGSZB azt javasolja, hogy az ÁME-k Ügynökség általi közzétételekor a jelenlegi nyelvi rendszert alkalmazzák.

Az EGSZB úgy véli, hogy az Ügynökség által készített értékeléseket és véleményeket valamennyi építési és felújítási intézkedéshez igényelni kell, még akkor is, ha azt nem az Európai

Közösség finanszírozza, annak érdekében, hogy mind a nemzeti, mind a közösségi intézkedéseket az európai biztonsági rendszer felé irányítsák.

1.17 Az EGSZB úgy véli, hogy valamennyi érintett félre ki kellene terjeszteni annak lehetőségét, hogy kikérjék az Európai Ügynökség véleményét, még akkor is, ha nézeteltérés áll fenn a nemzeti tanúsítási szervek értékelésével. Különösen a közösségi vasúti társaságok és az ágazatban dolgozó munkavállalók szervezetei számára kellene biztosítani ezt a lehetőséget.

2. Érvék és megjegyzések

2.1 A javaslat főbb elemei és általános háttere

2.1.1 A határok nélküli európai vasúti térség fokozatos kialakításához technikai szabályozásra van szükség a biztonsági, igazgatási szempontok, valamint a rendszerbe való belépési eljárások kezelésére.

2.1.2 A közösségi vasutak fejlesztéséről szóló, 1991. július 29-i 91/440/EGK tanácsi irányelv, valamint az 1995. június 19-i 95/18/EK tanácsi irányelv és a 2001. február 26-i 2001/14/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv előírja, hogy a közösségi infrastruktúrához fokozatosan hozzáférési jogot kell biztosítani azon közösségi vasúti társaságok számára, amelyek valamely tagállam által kiállított engedéllyel rendelkeznek, és áruszállítási szolgáltatást szeretnének nyújtani az új szabályozási keretben.

2.1.3 A biztonság és a kölcsönös átjárhatóság céljának egyidejű követése jelentős technikai munkát igényel, amelyet egy szakosodott szervnek kell irányítania. Ezért jött létre a biztonságért és a kölcsönös átjárhatóságért felelős Európai Vasúti Ügynökség.

2.1.4 Az Ügynökség főbb tevékenységi köreibbe tartozóan:

- elősegíti az európai vasúti térség kialakítását, hozzájárul az ágazat fellendüléséhez, és megerősíti a biztonságot,
- közös biztonsági mutatókat, célokat és módszereket dolgoz ki,
- megkönnyíti a biztonsági tanúsítványok kiállítását a vasúti társaságok számára,
- maximális átláthatóságról és az információ hatékony áramlásáról gondoskodik,
- biztosítja a tevékenység folytonosságát, folyamatos technikai keretet nyújt az ÁME-k idővel történő fejlődéséhez,
- megerősíti a transeurópai hálózat kölcsönös átjárhatóságát új, a Közösség által támogatott, a kölcsönös átjárhatóság célkitűzését tiszteletben tartó beruházási projektek elfogadása révén,

- segít a karbantartási műhelyek tanúsítási rendszerének létrehozásában,
- megfelelő technikai támogatást nyújt annak biztosításához, hogy a mozdonyvezetéshez szükséges szakmai képzést európai szinten figyelembe vegyék,
- technikai segítséget nyújt a járművek meghatározott feltételek melletti üzemeltetésére való alkalmasság elismerése nyilvántartási rendszerének létrehozásához,
- maximális átláthatóságot, valamint valamennyi fél számára a lényeges információkhoz való hozzáféréshez egyenlő esélyt biztosít,
- az innováció előmozdítására ösztönöz a vasúti biztonság és a kölcsönös átjárhatóság területén.

2.1.5 A mozdonyokra vonatkozó nemzeti jóváhagyási eljárásokra jelenleg úgy tekintenek, mint az áruszállítás terén új vasúti társaságok létrehozása, valamint az európai vasúti rendszer kölcsönös átjárhatósága előtti legfőbb akadályra.

2.1.6 Tekintve, hogy egyetlen tagállam sem határozhat önhatalmúlag arról, hogy az általa kiállított üzembe helyezési engedély érvényes legyen a többi tagállam területén, szükség van egy, a nemzeti eljárások harmonizációját célzó közösségi kezdeményezésre, amely leegyszerűsítene az eljárásokat, és lehetővé tenné, hogy rendszeresebben a kölcsönös elismerés elvét alkalmazzák.

2.1.7 Ezenfelül, a jogszabályok egyszerűsítési programja keretében az Európai Bizottság egységes szerkezetbe kívánja foglalni a vasúti rendszer kölcsönös átjárhatóságára vonatkozó irányelveket a célból, hogy az európai vasúti rendszer számára egységes szabályozási rendszert teremtsen.

2.1.8 Ezek a kezdeményezések lehetővé teszik, hogy versenyképesebbé váljon a közlekedés azáltal, hogy csökkennek a vasúti rendszer ágazatának költségei.

2.2 Európai Vasúti Ügynökség

2.2.1 Az Ügynökség megkönnyíti a meglévő járművek tanúsítási eljárását azáltal, hogy előállít egy referenciadokumentumot, amely lehetővé teszi az egyes nemzeti szabályok közötti megfeleltetést.

2.2.2 Az Ügynökség értékeli az infrastruktúrák és járművek területén benyújtott projektek közösségi finanszírozásra irányuló kérelmét, hogy ellenőrizze azok kölcsönös átjárhatóságát.

2.2.3 Az Ügynökség megvizsgálja a vagonok és kocsik működtetői és a vasúti társaságok között fennálló kapcsolatokat (a vasúti vállalatok között létrejött, a vagonok és kocsik cseréjére és használatára vonatkozó, volt RIV-egyezmény), különösen a

karbantartás terén, és ajánlásokat nyújt be az Európai Bizottsághoz azok szabályozására vonatkozóan.

2.2.4 Az Ügynökség ajánlásokat fogalmaz meg a szakmai képzítés meghatározásához szükséges közös kritériumokra, valamint az irányítási és karbantartási tevékenységekhez szükséges személyzet értékelésére vonatkozóan.

2.2.5 Az Ügynökség az ERTMS-projekt tekintetében a hatóság szerepét tölti be.

2.3 Kölcsönös átjárhatóság

2.3.1 A javaslat célja az európai szabályozási keret egyszerűsítése és modernizálása. Ezért az Európai Bizottság újfent a vasúti rendszer kölcsönös átjárhatóságáról szóló irányelvek egységes szerkezetbe foglalását javasolja.

2.3.2 A kölcsönös átjárhatóságról szóló irányelvek alkalmazásában évtizedes tapasztalattal rendelkező Európai Bizottság ezenfelül a szabályozási keret technikai részének javítására is tesz javaslatokat.

2.4 Az európai vasutak biztonsága

2.4.1 A közösségi vasutak biztonságáról szóló irányelv 14. cikkének módosításában pontosítás szerepel arra vonatkozóan, hogy az engedély mely részét kell kölcsönösen elismerni, és mely része kapcsolódik szigorúan a szóban forgó járműnek a tervezett infrastruktúrával való kompatibilitásához.

2.4.2 A szabályozás módosításai következtében

- valahányszor egy járművet üzembe helyeznek, egyértelműen meg kell határozni a karbantartás felelőjét,
- a vasúti társaságnak bizonyítania kell, hogy az általa működtetett vagonokat és kocsikat a hatályban lévő szabályoknak megfelelően alkalmazzák és tartják karban,
- a vasúti társaságok bemutatják az általuk bevezetett rendszert és eljárásokat annak érdekében, hogy a különböző működtetőktől származó vagonok és kocsik használata ne jelentsen kockázatot a vasúti biztonságra nézve,
- az Ügynökség értékeli a vasúti társaságok által bevezetett eljárásokat, és kezeli a társaságok és a vagonok, illetve kocsik üzemeltetői közötti kapcsolatokat.

3. Általános megjegyzések

3.1 Európai Vasúti Ügynökség

3.1.1 A vasúti rendszer jellegéből adódóan valamennyi elem szerepet játszik a rendszer biztonságában.

3.1.2 Amennyiben az Ügynökség hatásköre a kölcsönös átjárhatósági rendszerről kiterjed a biztonsági rendszerre is, idővel a rendszer valamennyi alkotóelemével kapcsolatban illetékes lesz.

3.1.3 Elképzelhető, hogy a folyamat végére csak egyetlen közösségi rendszer és egyetlen vasúti ügynökség létezik majd.

3.1.4 A különböző szabályozások összehasonlítási szakaszát az ez irányban tett lépésként kell tekinteni.

3.1.5 Fel kell mérni az ÁME-kkel és az új tanúsítási eljárásokkal kapcsolatos döntések által a tagállamokra, az infrastruktúra üzemeltetőire, a vasúti társaságokra, valamint a vagonok üzemeltetőire és a végfelhasználókra gyakorolt eltérő hatást.

3.1.6 Figyelemmel kell lenni a különböző nemzeti hálózatok és a különböző piaci szereplők közötti gazdasági egyensúly megőrzésére, különösen a technikai szabályok és tanúsítási eljárások harmonizálásakor.

3.1.7 Az Ügynökséget hatáskörrel kell felruházni a kölcsönös átjárhatóságra nyitott jelenlegi és jövőbeni hálózat technológiai választásainak irányításához, és nem csupán pénzügyi kedvezmények által.

3.1.8 Számon kell tartani, hogy a kölcsönös átjárhatóságról szóló irányelvjavaslatban foglaltak értelmében az Ügynökség hatásköre ki fog terjedni az európai vasúti hálózat egészére.

3.2 Kölcsönös átjárhatóság

3.2.1 Az irányelvjavaslat előírja a nagysebességű és hagyományos rendszerekre vonatkozó ÁME-k egyszerűsítését, amennyiben azok összehasonlíthatók.

3.2.2 Az irányelvjavaslat előírja az ÁME-k érvényességének a nagysebességű hálózaton és a TEN (transzeurópai hálózat) folyosóin túlmenő kiterjesztését annak érdekében, hogy az néhány kivétellel lefedje valamennyi nemzeti hálózatot.

3.2.3 A hatáskör ily módon való kiterjesztése az európai vasúti rendszer technológiai fejlődésével kapcsolatos politika fordulópontját jelenti, az egységes európai hálózat irányába. Az ebből adódó gazdasági és stratégiai hatás jelentősebb, mint amilyenek azt a javaslat indokolásában olvashatjuk.

3.2.4 Az új projektek és a meglévő infrastruktúrák fontosabb felújításainak megvalósításakor alkalmazandó ÁME-k típusával kapcsolatos döntések nagymértékben közösségi hatáskör alá esnek majd.

3.2.5 Az ÁME-k meghatározására és azoknak az egyes tagállamokban való alakulására vonatkozó közösségi döntések jelentős gazdasági hatást gyakorolnak majd a különböző tagállamok technológiai és infrastrukturális beruházásainak ütemezésére.

3.2.6 Szükségesnek bizonyul felmérni az új ÁME-k gazdasági hatását valamennyi tagállam esetében, és e felmérés alapján kell dönteni azok elfogadásáról.

3.2.7 Ezt a felmérést eltérő módon kell elvégezni azon ÁME-k esetében, amelyek hatással vannak a tagállamok állami beruházásaira és azon ÁME-k esetében, amelyek hatással vannak a magánszektorban működő vasúti társaságok beruházásaira.

3.2.8 Az ÁME-k alkalmazási körének – néhány kivétellel – az európai vasúti hálózat egészére való kiterjesztése új kapcsolatrendszer kialakulását is eredményezi az Európai Vasúti Ügynökség és az egyes tagállamok tanúsítási szervei között.

3.2.9 Ez utóbbiakkal kapcsolatban várható, hogy erőfeszítéseiket a technológiai normák fejlődésének kezelése helyett a társaságokra és üzemeltetőkre vonatkozó tanúsítási tevékenységre fogják összpontosítani.

3.2.10 A vasúti biztonságról szóló irányelv módosítása képezi azon technikai módosítások egyikét, amelyeknek célja a kölcsönösen átjárható rendszer járműveinek üzemeltetését megkönnyíteni.

3.2.11 Ezzel egyidejűleg új szereplő jelenik meg a vasúti vagonok és kocsik üzembentartója képeben.

3.2.12 A járművek tanúsítási eljárását oly módon kell megszervezni, hogy a járműveket a különböző technikai szempontok szerint más-más szervek vizsgálják.

3.2.13 Az ÁME-k körébe tartozó szempontok értékelését bármely nemzeti tanúsítási szerv elvégezheti.

3.2.14 A nemzeti kiegészítő paramétereket az érintett hálózat nemzeti tanúsítási szerve ellenőrzi. A nemzeti tanúsítási szerv tudomásul veszi a „közösségi” tanúsítványokat, ellenőrzi a specifikus nemzeti tanúsítványokat, és kiállítja a biztonsági tanúsítványt. A nemzeti tanúsítási szerv elutasíthatja a tanúsítási kérelmet, így ő felel valamennyi tanúsított elem koherenciájáért.

3.2.15 A tanúsítási kérelem kimenetelének függvényében az Európai Vasúti Ügynökség független fellebbviteli szervként jár el.

3.2.16 Az előző bekezdésekben említettek kivételével (Kölcsönös átjárhatóság és Európai Vasúti Ügynökség) az EGSZB nem kíván egyéb általános megjegyzést hozzáfűzni.

4. Konkrét megjegyzések

4.1 Európai Vasúti Ügynökség

4.1.1 8a. cikk: Az Ügynökség egyfelől referenciadokumentumot készít a valamennyi paraméterre vonatkozó nemzeti szabályozások megfeleltetésére (2. pont), másfelől kizárólag műszaki szakvéleményt ad ki az alábbiakkal kapcsolatban:

- a műszaki szabályok egyenértékűsége
- kérésre kiegészítő tájékoztatás
- az engedély elutasításának indoklása.

Az Ügynökség tevékenysége hatékonyabb lenne, ha ezek a szakvélemények kötelező erővel bírnának, és betartásukat meg lehetne követelni az infrastruktúra irányítóitól, a vasúti társaságoktól és a járművek üzemben tartóitól is.

4.1.2 15. cikk: Az Ügynökség hatáskörét ki kell terjeszteni valamennyi, a jelenlegi és jövőbeni, az ÁME-knek alávetett infrastruktúra részeit érintő felújítási, átépítési és építési projektekre.

4.1.3 16a. cikk: Az Ügynökség számára értékelési paramétereket kell adni a tanúsítási rendszer „önkéntes vagy kötelező” módja közötti választással kapcsolatban, az alábbiak alapján:

- biztonsági szint
- a vállalatok közötti kapcsolatok átláthatósága
- átlátható piac és szabályozás.

Hangsúlyozni kell, hogy hatással van-e és milyen hatást gyakorol a tanúsítási rendszer a vagonok és kocsik üzemben tartó vasúti vállalataira.

4.1.4 18. cikk: Hangsúlyozni kell, hogy a nyilvántartásba vételi kérelem formanyomtatványainak előállítása során az Ügynökség arra törekszik, hogy minimálisra csökkentse a közös részekben nem szereplő előírásokat.

4.1.5 21b. cikk: Az Ügynökségre ruházott hatáskörök elegendőnek bizonyulnak a kitűzött célok eléréséhez. A szubsidiaritás elvét a javaslat nem tartja tiszteletben.

4.2 Kölcsönös átjárhatóság

4.2.1 1. cikk: Amennyiben az ÁME-k Európai Gazdasági Térségre történő kibővítését tervezik, azon esetekben magától értetődően a nemzeti tanúsítási szervet is elismerik.

4.2.2 6. cikk: Az ÁME-k technikai mellékleteinek közzétételéhez választandó nyelvi rendszer kapcsán az Ügynökségnek hagyott választási szabadság nem a kölcsönös átjárhatóságra vonatkozó közösségi szabályozáshoz való könnyű és megosztott hozzáférés irányába mutat.

4.2.3 7. cikk: különösen tágnak tűnik az eltérés fogalma, főként a gazdasági jellegű indokok esetében, ahol a gazdasági kivitelezhetőség vizsgálata során nem veszik figyelembe a közösségi finanszírozás hatását. Helyesebb lenne, ha az eltérések rendszerét a vizsgált projekttel kapcsolatos ÁME-k együttes rendszerére alkalmaznák, és nem az ÁME-kre egyenként.

Kelt Brüsszelben, 2007. július 11-én.

az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság
elnöke

Dimitris DIMITRIADIS
