



ЕВРОПЕЙСКА КОМИСИЯ

Брюксел, 23.7.2012 г.
COM(2012) 426 final

2010/0253 (COD)

СТАНОВИЩЕ НА КОМИСИЯТА

съгласно член 294, параграф 7, буква в) от Договора за функционирането на
Европейския съюз относно изменението **[измененията]**, внесено**[и]** от
Европейския парламент в позицията на Съвета във връзка с предложението за

**ДИРЕКТИВА НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ
И НА СЪВЕТА**

за създаване на единно европейско железопътно пространство (преработен текст)

СТАНОВИЩЕ НА КОМИСИЯТА
съгласно член 294, параграф 7, буква в) от Договора за функционирането на
Европейския съюз относно изменението [измененията], внесено[и] от
Европейския парламент в позицията на Съвета във връзка с предложението за

ДИРЕКТИВА НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ
И НА СЪВЕТА

за създаване на единно европейско железопътно пространство (преработен текст)

1. ВЪВЕДЕНИЕ

Съгласно член 294, параграф 7, буква в) от Договора за функционирането на Европейския съюз Комисията представя становище относно измененията, предложени от Европейския парламент на второ четене. Комисията излага по-долу становището си относно единственото и всеобхватно изменение, гласувано от Парламента.

2. ИСТОРИЯ НА ДОСИЕТО

Дата на предложението на Комисията:	17.9.2010 г.
Дата на предаване на предложението на Европейския парламент и на Съвета:	21.9.2010 г.
Дата на становището на Комитета на регионите:	28.1.2011 г.
Дата на становището на Европейския икономически и социален комитет:	16.3.2011 г.
Общ подход на Съвета по транспорт, телекомуникации и енергетика:	16.6.2011 г.
Позиция на Европейския парламент на първо четене:	16.11.2011 г.
Позиция на Съвета на първо четене:	8.3.2012 г.
Съобщение на Комисията относно позицията на Съвета на първо четене:	12.3.2012 г.
Предаване на позицията на Съвета на първо четене на Европейския парламент:	12.3.2012 г.
Одобрение на споразумението на второ четене от Корепер:	19.6.2012 г.
Приемане от Европейския парламент на пленарно заседание:	3.7.2012 г.

3. ЦЕЛ НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО НА КОМИСИЯТА

Процедурите за нарушения, получените оплаквания от заинтересовани страни, както и различни проучвания и доклади относно прилагането на първия железопътен пакет

показаха, че има възможност за подобряване на настоящата регулаторна рамка, която трябва да се използва, за да бъдат постигнати в пълна степен целите на законодателството.

В този контекст предложението на Комисията за преработване на първия железопътен пакет имаше за цел да обхване следните въпроси: а) адекватното финансиране и налагането на такси за ползване на железопътната инфраструктура, б) условията за конкуренция на железопътния пазар и в) организационните реформи, необходими за осигуряването на подходящ надзор на пазара:

- а) осигуряването на адекватно, прозрачно и устойчиво финансиране на инфраструктурата и — чрез по-добра предсказуемост на развитието на инфраструктурата и на условията за достъп — улесняването на инвестициите от страна на железопътните предприятия, както и постигането на по-подходящо равнище и структура на таксите за ползване на инфраструктурата, подобряването на конкурентоспособността на железопътните оператори спрямо другите видове транспорт и приносът за вътрешното поемане на разходите, свързани с въздействието върху околната среда, представляват първата цел на предлагания преработен текст;
- б) избягването на изкривявания на конкурентната среда, дължащи се на използването на държавни финансови средства за търговски дейности, предотвратяването на придобиване на чувствителна в търговско отношение информация от традиционни железопътни предприятия и на нейното използване срещу техните потенциални конкуренти, елиминирането на конфликтите на интереси в управлението на услугите, свързани с железопътната дейност, и подобряването на достъпа на нови участници на пазара до тях, както и увеличаването на прозрачността на пазара с цел осигуряването на ефективна конкуренция представляват втора група от цели;
- в) по отношение на регулаторния надзор предложеният преработен текст има за цел да осигури на регулаторните органи условия да могат да изпълняват своите задължения ефективно чрез засилване на тяхната независимост, увеличаване на правомощията им и осигуряване на допълнителни средства на тяхно разположение.

4. СТАНОВИЩЕ НА КОМИСИЯТА ОТНОСНО ИЗМЕНЕНИЕТО [ИЗМЕНЕНИЯТА], ВЪНЕСЕНО[И] ОТ ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ

Бяха осъществени редица неофициални контакти между Съвета, Европейския парламент и Комисията с оглед на постигането на споразумение по настоящото досие на второ четене. След тези контакти, на пленарното заседание на 3 юли 2012 г. бе гласувано цялостно компромисно изменение. Комисията подкрепя това всеобхватно компромисно изменение по същество.

4.1. Изменения, внесени от Европейския парламент на второ четене

Позицията на Съвета на първо четене вече бе подкрепена от Комисията (виж становището на Комисията относно позицията на Съвета¹). По-долу са описани най-важните промени, въведени с всеобхватното изменение, внесено от Европейския парламент в позицията на Съвета, което бе гласувано на 3 юли 2012 г.:

- по отношение на финансирането на инфраструктурата, със споразумението на второ четене а) се въвежда ново задължение за провеждане на консултации със заинтересованите страни относно националната стратегия за развитие на железопътната инфраструктура, б) се уточнява, че периодът за изравняване на салдото по сметката на управителите на инфраструктура не може да надхвърля 5 години, в) се удължава минималният срок на съглашенията от 3 на 5 години и г) се гарантира, че съглашенията могат да покриват развитието на нова инфраструктура;
- по отношение на налагането на такси за ползване на инфраструктурата, със споразумението на второ четене а) става задължителна модулацията на таксите за ползване на инфраструктурата в зависимост от оборудването с ETCS (система за сигнализация) на влаковете, движещи се по коридори в рамките на ERTMS (Европейска система за управление на железопътното движение), б) стават задължителни таксите за резервация при определени обстоятелства под контрола на регулаторния орган, в) се задължава Комисията да установи общи правила за прилагане по отношение на налагането на такси за шум, при спазване на принципа за ненарушаване на конкуренцията и за ефективно стимулиране на преоборудването на возилата, г) се разширява обхватът на метода за разпределяне на разходите до всички услуги, предлагани от управителите на инфраструктура и д) се задължават управителите на инфраструктура да докажат на железопътните предприятия, че фактурите съответстват на правилата за налагане на такси;
- по отношение на условията за достъп до пазара, със споразумението на второ четене а) става задължително приемането на правила за изпълнение с оглед определяне на целта на дадена услуга, оценяване на въздействието върху договорите за обществени услуги и въвеждането на такси, б) се разширява обхватът на принципа за недискриминационен достъп до основните съоръжения, както за основните услуги, в) се разширява обхватът на прилагане на изискванията за отделяне, така че да обхваща съоръженията за зареждане на гориво и страничните коловози за гариране, г) се гарантира определянето от страна на регулаторните органи на срокове за отговор на заявките за достъп до основни съоръжения/услуги, д) се въвежда ограничително определение на понятията за „алтернативен маршрут“ и „жизнеспособна алтернатива“, е) се осигурява диференцирано третиране на съоръженията за тежка поддръжка, предназначени за високоскоростен подвижен състав, ж) се намалява от 3 на 2 години периодът, след който се прилага клаузата за използване или отдаване на лизинг и з) се гарантира, че принципите за разпределяне на капацитета, установени от сдруженията на управителите на инфраструктура, се публикуват в техния референтен документ за железопътната мрежа;

¹ COM(2012) 119 final.

- по отношение на отделянето между управителите на инфраструктура и железопътните предприятия, със споразумението на второ четене а) се гарантира, че отчетите, публикувани от управителите на инфраструктура и железопътните предприятия, позволяват мониторинг на използването на таксите за ползване на инфраструктурата, както и на използването на приходите от други търговски дейности и б) се приканва Комисията да представи доклад и, ако е целесъобразно, да предложи законодателни мерки с цел създаването на подходящи условия за гарантиране на недискриминационния достъп до инфраструктурите, въз основа на съществуващите изисквания за отделяне;
- по отношение на регулаторния надзор, със споразумението на второ четене а) се определят по-къси и по-ясни срокове за решенията на регулаторните органи, б) се гарантира, че средствата, с които те разполагат, са пропорционални на значението на железопътния сектор, в) се установяват строги правила за назначаване на персонала на регулаторните органи (без конфликт на интереси в отговорния орган и при прозрачни критерии за подбор) и за гарантиране на тяхната независимост (най-малко едногодишен период на оттегляне от вземане на решение/незаемане на длъжност преди/след мандата им, задължителна декларация за интерес), г) става задължително редовното провеждане на консултации с ползвателите, д) се засилва контролът от страна на регулаторните органи върху въвеждането на надценки от управителите на инфраструктура, е) се дава възможност на регулаторните органи да издават препоръки до лицензиращите органи и органите по безопасност, ж) се създава мрежа на регулаторните органи със задължителен обмен на информация, з) се гарантира, че Комисията е член на тази мрежа, координира и подкрепя работата ѝ и отправя препоръки към нея, по целесъобразност, и) се дава възможност на регулаторните органи да отправят до Комисията искане за разглеждане на конкретни мерки, приети от националните органи във връзка с прилагането на директивата и й) се задължава Комисията да представи доклад относно сътрудничеството между регулаторните органи и, ако е целесъобразно, да предложи допълнителни мерки, за да гарантира по-интегриран регулаторен надзор на европейския железопътен пазар;
- по отношение на сроковете за транспониране и изпълнение, със споразумението на второ четене се предвиждат а) 30 месеца за транспониране на всички разпоредби на директивата и за адаптиране на съществуващите съглашения, б) 4 години, считано от приемането на акта за изпълнение, за постепенно адаптиране към общите условия за изчисляване на преките разходи, в) 2 години за приемането от Комисията на доклад относно сътрудничеството между регулаторните органи;
- по отношение на приложното поле, със споразумението на второ четене се въвеждат две нови дерогации относно а) изискванията във връзка с разписанието в случай на сътрудничество по международни влакови маршрути с трети държави и б) модулацията във връзка с ECTS по отношение на старите локомотиви, които се използват за регионални услуги за превоз на пътници.

4.2. Процедура на комитет

Споразумението на второ четене предоставя на Комисията изпълнителни правомощия, за да се осигурят еднакви условия за изпълнение на директивата. То гарантира, че тези правомощия ще се упражняват в съответствие с Регламент (ЕС) № 182/2011 за приемането на актове за изпълнение.

Споразумението се отнася до девет конкретни случая, а именно по член 10, параграф 4, член 11, параграф 4, член 12, параграф 5, член 13, параграф 9, член 17, параграф 5, член 31, параграф 3, член 31, параграф 5, член 32, параграф 4 и член 57, параграф 7 от директивата, в които се прилага член 5, параграф 4, трета алинея от Регламент (ЕС) № 182/2011. В посочените случаи Комисията не приема акт за изпълнение, ако комитетът не е дал становище. В три други случая, а именно по член 15, параграф 6, член 41, параграф 3 и член 42, параграф 8, се прилага обичайната процедура по член 5, параграф 4.

Случаите, в които за приемането на актове за изпълнение ще се прилага член 5, параграф 4, втора алинея, буква б) от Регламент (ЕС) № 182/2011, са обосновани с потенциалното им въздействие върху публичните финанси или върху функционирането на железопътния пазар. Тази обосновка обаче не е отразена в съображение. Предвид това, че представлява изключение от общото правило, определено в член 5, параграф 4, Комисията смята, че прибягването до втора алинея, буква б) не може да се разглежда просто като „дискреционно правомощие“ на законодателя, а трябва да се тълкува ограничително и, следователно, да бъде мотивирано.

5. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Европейският парламент прие всеобхватното си изменение на второ четене на 3 юли 2012 г. след неофициални контакти със Съвета и Комисията. Макар че Комисията потвърждава, че подкрепя гласуваното цялостно компромисно изменение, тъй като то отразява основните цели на предложението ѝ, споразумението относно процедурата на комитет налага Комисията да направи следното изявление:

„Комисията подчертава, че системното позоваване на член 5, параграф 4, втора алинея, буква б) е в разрез с духа и буквата на Регламент (ЕС) № 182/2011 (ОВ L 55, 28.2.2011 г., стр. 13). До тази разпоредба трябва да се прибягва в отговор на специална необходимост да се направи изключение от принципното правило, което гласи, че Комисията може да приеме проект на акт за изпълнение, когато не бъде дадено становище. Предвид това, че представлява изключение от общото правило, определено в член 5, параграф 4, прибягването до втора алинея, буква б) не може да се разглежда просто като „дискреционно правомощие“ на законодателя, а трябва да се тълкува ограничително и, следователно, да бъде мотивирано.

Макар че подкрепя споразумението, постигнато от Европейския парламент и Съвета, относно прибягването до тази разпоредба в девет конкретни случая, които са обосновани с потенциалното им въздействие върху функционирането на железопътния пазар и публичните финанси, Комисията изразява съжалението си, че тази обосновка не е отразена в съображение.“