



ЕВРОПЕЙСКА
КОМИСИЯ

Брюксел, 25.3.2015 г.
COM(2015) 140 final

**ДОКЛАД НА КОМИСИЯТА ДО ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ, СЪВЕТА,
ЕВРОПЕЙСКИЯ ИКОНОМИЧЕСКИ И СОЦИАЛЕН КОМИТЕТ И КОМИТЕТА
НА РЕГИОНИТЕ**

**относно сътрудничеството между регулаторните органи съгласно член 63,
параграф 2 от Директива 2012/34/ЕС**

ДОКЛАД НА КОМИСИЯТА ДО ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ, СЪВЕТА, ЕВРОПЕЙСКИЯ ИКОНОМИЧЕСКИ И СОЦИАЛЕН КОМИТЕТ И КОМИТЕТА НА РЕГИОНИТЕ

**относно сътрудничеството между регулаторните органи съгласно член 63,
параграф 2 от Директива 2012/34/ЕС**

1. ВЪВЕДЕНИЕ

На 21 ноември 2012 г. Европейският парламент и Съветът приеха Директива 2012/34/ЕС за създаване на единно европейско железопътно пространство (преработен текст)¹.

Директива 2012/34/ЕС потвърди съдържашото се в Директива 2001/14/ЕО² задължение за държавите членки да създадат регулаторни органи, които да отговарят за наблюдението на условията на конкуренция на пазарите на железопътни услуги, за да се предотврати дискриминацията спрямо заявителите и се гарантира правилното функциониране на единното европейско железопътно пространство.

С членове 55 и 56 от Директива 2012/34/ЕС допълнително бяха засилени изискванията за независимост на регулаторните органи, а техните отговорности и правомощия бяха разширени. В член 57 се определят структурите и правилата за сътрудничество между регулаторните органи и с Комисията на европейско равнище, за да се подобри съгласуваността в процеса на вземане на решения в ЕС.

С Директива 2012/34/ЕС беше създадена Европейска мрежа от регулаторни органи за железопътния транспорт (мрежата), в рамките на която редовно се провеждат срещи. Мрежата осигурява платформа за регулаторните органи да обменят информация относно своята работа, принципите и практиките на вземане на решение, основните процедурни въпроси и проблемите, свързани с тълкуването на транспонираното право на Съюза в областта на железопътния транспорт. Дейностите на мрежата следва също така да служат за основа за приемането на редица актове за изпълнение съгласно тази директива³.

Мрежата предоставя официална структура за сътрудничество в широк спектър от дейности и заменя работната група на регулаторните органи, която беше създадена преди това, за да осигури сътрудничество между регулаторите. Съгласно член 57, параграф 1 от Директива 2012/34/ЕС Комисията е член на мрежата и координира и подкрепя нейната работа.

В допълнение към сътрудничеството в рамките на мрежата, съгласно член 57, параграф 2 от Директива 2012/34/ЕС се изисква регулаторните органи да си съдействат в задачите за наблюдение на пазара и да си сътрудничат в разглеждането на жалби и разследванията, включително чрез създаване на специални работни договорености. За да се осигури такова сътрудничество, член 57, параграф 3 изисква, когато регулаторен орган се занимава със случай, засягащ достъпа до международни влакови маршрути или налагането на такси за тях, той да се консултира с регулаторните органи на всички държави членки, през които преминава влаковият маршрут, и да изисква цялата

¹ ОВ L 343, 14.12.2012 г., стр. 32.

² Директива 2001/14/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 26 февруари 2001 г. за разпределяне капацитета на железопътната инфраструктура и събиране на такси за ползване на железопътна инфраструктура и за сертифициране за безопасност, ОВ L 75, 15.3.2001 г., стр. 29.

³ Член 11, параграф 4, член 12, параграф 5, член 13, параграф 9 и член 42, параграф 8 от Директива 2012/34/ЕС изискват актовете за изпълнение да се основават на опита на регулаторните органи и на дейностите на мрежата.

информация, от която се нуждае, преди да постанови решение по случая. В същото време, в член 57, параграф 4 се изисква всички регулаторни органи, до които е отправено запитване, да предоставят исканата информация.

Освен това, за да се гарантира ефективно правоприлагане, Директива 2012/34/ЕС изисква регулаторните органи да предават информация за получените жалби, както и за разследванията по собствена инициатива, на регулаторния орган, отговорен за вземането на мерки по отношение на заинтересованите лица (член 57, параграф 5).

Регулаторните органи могат да поискат от Комисията да участва във всички дейности за сътрудничество с цел улесняването им (член 57, параграф 7).

Регламент 2010/913/ЕС за създаване на европейска железопътна мрежа за конкурентоспособен товарен превоз⁴ (Регламент за коридорите) определя конкретните изисквания за сътрудничество на регулаторните органи по отношение на наблюдението на конкуренцията по железопътните коридори за товарен превоз. Подобно на разпоредбите относно сътрудничеството между регулаторните органи, определени съгласно Директива 2012/34/ЕС, член 20 от Регламента за коридорите също така включва задължителни механизми за консултация и правила за предоставяне и предаване на информация по случаи, свързани с коридорите за железопътен товарен превоз. Тези правила са от особено значение в контекста на наблюдение на дейностите на „обслужване на едно гише“⁵ за коридорите (например разпределянето на предварително установените международни влакови маршрути).

В допълнение към гореописаните механизми за сътрудничество Директива 2012/34/ЕС включва конкретно задължение за Комисията да подкрепя обмена на информация между членовете на мрежата от регулаторни органи. Комисията може да разработи електронни инструменти за постигането на тази цел (член 57, параграф 1).

Съгласно член 57, параграф 8 от Директива 2012/34/ЕС от регулаторните органи се изисква да разработват общи принципи и практики за вземане на решения и се дава възможност на Комисията да приема актове за изпълнение, определящи такива общи принципи и практики.

Задължението за създаване на регулаторен орган и участие в дейностите за сътрудничество на регулаторните органи не се отнася за Кипър и Малта, докато на тяхната територия няма железопътна система (член 64, параграф 2).

Съгласно член 63, параграф 2 от Директива 2012/34/ЕС, с оглед на опита, придобит чрез мрежата от регулаторни органи, от Комисията се изисква да представи пред Европейския парламент, Съвета, Европейския икономически и социален комитет и Комитета на регионите доклад относно сътрудничеството между регулаторните органи. Съгласно същата разпоредба Комисията следва по целесъобразност да предложи допълнителни мерки, за да гарантира по-интегриран регулаторен надзор на европейския железопътен пазар, по-специално за международните услуги. За тази цел, ако е подходящо, следва да се обсъдят и законодателни мерки.

⁴ Регламент (ЕС) № 913/2010 от 22 септември 2010 г. на Европейския парламент и на Съвета относно европейска железопътна мрежа за конкурентоспособен товарен превоз, ОВ L 276, 20.10.2010 г., стр. 22.

⁵ В член 13 от Регламент 2010/913/ЕС се предвижда, че за всеки коридор за железопътен товарен превоз следва да бъде определен или създаден съвместен орган, от който кандидатите да изискват и да получават отговори, само на едно място и с една операция, относно инфраструктурния капацитет за товарни влакове, пресичащи поне една граница и коридора за железопътен товарен превоз. Този орган се нарича „орган, отговорен за обслужването на едно гише“.

С настоящото Комисията изпълнява своето задължение и представя доклада си пред горепосочените институции и органи.

Настоящият доклад показва, че е налице редовно сътрудничество между регулаторните органи след влизането в сила на преработената версия — предимно по отношение на обмена на информация за практики за вземане на решение и наблюдението на пазара. Сътрудничество по конкретни случаи обаче продължава да бъде ограничено и до момента на вниманието на регулаторните органи са сведени само малко на брой случаи, засягащи международни услуги, за които се изискват консултация и обмен на информация между регулаторите. В доклада се прави оценка на тези промени и се определят областите, в които трябва да се подобри сътрудничеството между регулаторите.

2. СЪТРУДНИЧЕСТВО МЕЖДУ РЕГУЛАТОРНИТЕ ОРГАНИ

Въпреки че Директива 2012/34/ЕС, включително разпоредбите ѝ относно отговорностите и организационната структура на регулаторните органи, трябва да бъде транспонирана до 16 юни 2015 г. разпоредбите относно сътрудничеството между регулаторните органи, които не изискват транспониране, бяха приложени незабавно след влизането на директивата в сила.

Мрежа на регулаторните органи

Първото заседание на Европейската мрежа на регулаторни органи за железопътния транспорт се състоя на 13 и 14 март 2013 г. в Брюксел. От създаването на мрежата редовно, т.е. три пъти годишно, се провеждат срещи по нейна линия, като две срещи се провеждат в Брюксел и една — в някоя от държавите членки. Срещите през март и ноември 2013 г. и 2014 г. бяха проведени в Брюксел. Срещата през юли 2013 г. бе организирана от френския регулаторен орган в Le Mans, а тази през юли 2014 г. — от германския регулаторен орган в Бон.

С изключение на Литва и Ирландия⁶, регулаторните органи на всички държави членки, задължени да създадат независими регулаторни органи, редовно участваха в заседанията в рамките на мрежата. Освен това, регулаторните органи от Швейцария, Норвегия и бивша югославска република Македония присъстваха на заседанията като наблюдатели.

Общи наблюдения

Обменът на информация между регулаторните органи в мрежата показва, че равнището на дейност на регулаторните органи продължава да е много разнообразно и зависи от редица фактори, включително размера на страната, броя на разглежданите случаи и опита на регулаторния орган, административния капацитет и степента на независимост. Някои регулаторни органи вече имат значителен опит (напр. Австрия, Дания, Франция, Германия, Нидерландия, Обединеното кралство), докато други са разгледали малко на брой или никакви случаи (например Финландия, Гърция, Литва, Люксембург). В някои държави членки това се дължи на ниска степен на конкуренция на националните пазари, наличието на малко или никакви потенциални жалбоподатели, на недостатъчната обезпеченост на регулаторните органи с персонал, или на недостатъчната независимост при вземането на решения.

⁶ Ирландия беше освободена до 15 март 2013 г. от задължението да създаде независим регулаторен орган по силата на член 59, параграф 1, буква б) от Директива 2012/34/ЕС. Въпреки че дерогацията не е подновена, Ирландия все още не участва в сътрудничество между регулаторните органи, както се изисква съгласно член 57 от Директива 2012/34/ЕС.

Освен това обхватът на отговорностите, възложени на регулаторните органи все още се различава в рамките на ЕС — в някои държави членки той вече включва широк кръг от области и изпълнителни правомощия, както е предвидено в Директива 2012/34/ЕС, а в други държави членки продължава да е ограничен.

Въпреки тези различия, споделянето на най-добри практики и дискусиите в рамките на мрежата насърчиха регулаторните органи с по-малък опит да използват все повече своите правомощия както при разглеждането на жалби, така и при наблюдението на конкурентното положение на пазара по собствена инициатива.

Основни въпроси, обсъждани в мрежата

Регулаторните органи в повечето случаи обменяха информация относно функциите си, опита си в процеса на вземане на решения и правоприлагането, развитието на пазара, дейностите по наблюдение на пазара и прилагането на законодателството на ЕС в съответните държави членки. Сред обсъдените теми бяха разследвания и решения, по-специално във връзка с достъпа до железопътната инфраструктура, обслужващите съоръжения, железопътните услуги и таксуването.

Дискусиите в мрежата позволиха да се определят областите, в които регулаторните органи се сблъскват с проблеми при тълкуването и прилагането на Директива 2012/34/ЕС. Това се отнася най-вече за области, в които с Директива 2012/34/ЕС е изменена или допълнена съществуващата регулаторна рамка или е предоставен мандат на Комисията да приема актове за изпълнение за хармонизиране на изпълнението. Те включват проверка на таксите за използване на инфраструктурата, по-специално изчисляването на преките разходи за минималния пакет за достъп (член 31, параграф 3) и прилагането на надценки, или въпроси, свързани с правата за достъп и таксуването за използване на обслужващи съоръжения (по-специално гарови такси) и таксите за железопътните услуги.

Роля на Комисията

Комисията улесняваше сътрудничеството между регулаторните органи, като организира и председателства заседанията на мрежата. По време на тези заседания представители на Комисията разясняваха политическите предложения на Комисията, представяха съдебни решения на Съда на Европейския съюз относно транспонирането и прилагането на първия пакет от мерки за железопътния транспорт, и даваха препоръки за прилагането на Директива 2012/34/ЕС.

С цел да вземе предвид становищата на регулаторните органи, Комисията информира мрежата също така за различните мерки за прилагане съгласно Директива 2012/34/ЕС, включително относно:

- нови услуги за железопътен превоз на пътници (тест за основна цел съгласно член 10, параграф 3 и икономическо равновесие на договорите за обществени услуги съгласно член 11, параграф 2);
- ред и условия за изчисляване на преките разходи за извършването на влаковата услуга (член 31, параграф 3);
- процедура и критерии, свързани с рамковите споразумения (член 42, параграф 8);
- наблюдение на железопътния пазар (член 15, параграф 6);
- диференциация на таксите за инфраструктура, за да се насърчи оборудването на влаковете с Европейската система за управление на влаковете (член 32, параграф 4);

- ред и условия за прилагането на таксите за шума (член 31, параграф 5);
- критерии за заявителите по отношение на капацитета на железопътната инфраструктура (член 41, параграф 3);
- някои аспекти на процедурата за лицензиране на железопътните предприятия (член 17, параграф 5);
- процедура и критерии, свързани с железопътните услуги (член 13, параграф 9).

Наред с това Комисията организира специални срещи на подгрупи в мрежата и съвместни срещи на работни групи между мрежата и Комитета, създаден съгласно член 62 от Директива 2012/34/ЕС (SERAC), за да се обсъди подробно съдържанието на някои мерки за прилагане с регулаторните органи.

Освен това Комисията създаде механизъм за подпомагане на членовете на мрежата при обмена на подробна информация помежду им относно тяхната работа и принципите и практиките на вземане на решения, както и въпроси, свързани с процедури и проблеми с тълкуването на транспонираното право на ЕС. Всеки регулаторен орган попълва въпросник три пъти годишно, преди заседанията в рамките на мрежата. Тези въпросници се споделят с всички регулаторни органи и основните проблеми, докладвани във въпросника, се обсъждат на заседанията в рамките на мрежата.

Сътрудничество в контекста на коридорите за железопътен товарен превоз

В контекста на създаването на коридорите за железопътен товарен превоз регулаторните органи си сътрудничиха за разработването на системи и работни договорености за разглеждане на делата по засягащи коридорите въпроси, по-специално жалбите, свързани с предварително установените от органа за обслужване на едно гише международни маршрути за съответния коридор съгласно член 13 от Регламента за коридорите за железопътен товарен превоз.

Споразуменията за сътрудничество, сключени от регулаторните органи по протежение на даден коридор за железопътен товарен превоз в отговор на изискванията за сътрудничество съгласно член 20 от Регламента за коридорите за железопътен товарен превоз, определят единен регулаторен орган, отговорен за разглеждането на жалби срещу решения, взети от органа, отговорен за обслужването на едно гише на съответния коридор. Тези споразумения включват и договорености за обмен на информация и взаимна помощ в процеса на вземане на решения по свързани с коридора въпроси.

За Рейнско-Алпийския, Северноморско-Средиземноморския, Атлантическия, Средиземноморския и Ориент/Източно-Средиземноморския коридори за железопътен товарен превоз, които започнаха да функционират през ноември 2013 г., регулаторните органи вече са подписали такива споразумения за сътрудничество⁷. Споразуменията за Скандинавско-Средиземноморския, Балтийско-Адриатическия и Северноморско-Балтийския коридори, които ще започнат да функционират едва през ноември 2015 г., са в процес на изготвяне.

Много от регулаторните органи са в редовен контакт с колегите си по протежението на коридора за обмен на информация и обсъждане на въпроси, свързани с коридорите,

⁷ Тези споразумения за сътрудничество са публикувани на следните адреси <http://bit.ly/1vX0wSH> (Рейнско-Алпийски коридор), <http://bit.ly/1Lbkqec> (Северноморско-Средиземноморски коридор), <http://bit.ly/17gsg9p> (Атлантически коридор), <http://bit.ly/1AFQyXK> (Средиземноморски коридор) и <http://bit.ly/1AQOBYF> (Ориент/Източно-Средиземноморски коридор).

включително мониторинг на органа, отговорен за обслужването на едно гише на съответния коридор, рамката за разпределяне на капацитета и информационния документ за коридора, или с цел съвместно проучване на заявленията за предварително установените международни маршрути, разглеждани от органа, отговорен за обслужването на едно гише на коридора.

С цел да се отговори на нуждите от сътрудничество между коридорите и въпросите от общ интерес на регулаторните органи на различните коридори, регулаторните органи редовно провеждат дискусии по време на заседанията в рамките на мрежата, както и на заседанията на работната група SERAC относно коридорите за железопътен превоз на товари, които се организират два пъти годишно и обединяват представители на регулаторните органи, държавите членки, управителите на инфраструктурата и други заинтересовани страни. Обсъжданите теми включват: въпроси относно предлагането на предварително установени маршрути (напр. възможността за съобразяване и с капацитета на терминалите или определяне на гъвкави предварително установени маршрути); разработване на обща рамка за разпределяне на капацитета на всички коридори; наблюдение на ефективността; планове за изпълнение; разпределение на отговорностите между органа, отговорен за обслужването на едно гише на коридора, и националните управители на инфраструктура; и задълженията на регулаторните органи.

Двустранно сътрудничество и консултации

До момента е имало само няколко случая, при които регулаторните органи са си сътрудничили за разглеждане на жалби, разследвания по собствена инициатива и обмен на информация, както е предвидено в член 57, параграфи 3, 4 и 5 от Директива 2012/34/ЕС.

Те включват случаи на консултации в контекста на ефективността на икономическо равновесие и тест за основна цел във връзка със заявка за маршрут за международна услуга за пътнически превоз и съвместни разследвания относно разпределянето на международни влакови маршрути, извършвано от регулаторни органи на съседни държави членки.

Независимо от потребностите от сътрудничество в конкретни случаи, някои регулаторни органи организираха двустранни срещи, за да обсъдят въпроси, отнасящи се до прилагането на Директива 2012/34/ЕС, организацията, финансирането и правомощията на регулаторните органи, както и да обменят опит за процеса на вземане на решения.

Други форми на сътрудничество

Освен различните форми на сътрудничество, предвидени в Директива 2012/34/ЕС, регулаторните органи на 21 държави членки и четири държави извън ЕС понастоящем също работят заедно в Групата на независимите регулатори (ГНР) за железопътния транспорт, която е частна инициатива на регулаторите без официална роля съгласно директивата.

Членовете на групата обмениха мнения по определени аспекти, свързани със задълженията им, и публикуваха редица документи, включително преглед на практиките на таксуване и доклади за наблюдението на пазара, съпоставящи положението с конкуренцията на железопътните пазари в различните държави членки.

Те също така разработиха набор от общи показатели с цел да хармонизират дейностите по наблюдение на пазара⁸.

3. ПО-НАТАТЪШНО РАЗВИТИЕ

Представеният в настоящия доклад анализ показва, че регулаторните органи са работили в тясно сътрудничество в определени области, като например обмен на най-добри практики и информация относно опита в процеса на вземане на решения посредством мрежата (както се предвижда съгласно член 57, параграф 1 от Директива 2012/34/ЕС). Въпреки това сътрудничеството по конкретни случаи, както се изисква съгласно член 57, параграфи 2–6, е осъществено само в малък брой случаи.

Една от причините за това е, че много малко случаи с трансгранично измерение, например жалби относно международни влакови маршрути, са били доведени до знанието на регулаторните органи. Това е свързано факта, че броят на операторите, които заявяват международни влакови маршрути, остава ограничен, като се има предвид, че значителен брой международни влакови услуги все още се предлагат при сътрудничество на националните железопътни предприятия. Очаква се повишаване на броя на случаите с трансгранично измерение, изискващи по-добро сътрудничество между регулаторните органи в резултат на създаването на коридорите за железопътен товарен превоз, които започнаха да функционират в края на 2013 г. с разпределение на предварително установени международни маршрути, което органите, отговорни за обслужването на едно гише на съответните коридори, извършиха за първи път през 2014 г., както и на по-нататъшното развитие на единното европейско железопътно пространство.

Неотдавнашните промени на ниво коридор за железопътен товарен превоз показват, че заявителите изискват все повече капацитет по различни коридори; това показва, че е налице нарастваща необходимост от сътрудничество между регулаторите не само по един коридор, но и в различните коридори, например при наблюдението на разпределянето на влаковите маршрути от органите, отговорни за обслужването на едно гише на различните коридори.

При анализа на равнището на сътрудничество между регулаторните органи и ефективността на свързаните с това разпоредби от Директива 2012/34/ЕС е необходимо да се обърне внимание и на факта, че по време на периода на транспониране на настоящата директива (краен срок: 16 юни 2015 г.), правната рамка в държавите членки остана разнородна по отношение на обхвата на задълженията на регулаторните органи, както и по отношение на напредъка в прилагането на правото на ЕС в области като например таксуването или достъпа до обслужващи съоръжения.

След транспонирането на Директива 2012/34/ЕС и възлагането на всички регулаторни органи на широк набор от задължения, определени съгласно член 56, се очаква по-голяма активност на много от регулаторните органи. С актове за изпълнение, които (ще) бъдат приети съгласно тази директива, ще се създадат хармонизирани правила в ключови области, в които бяха констатирани затруднения при прилагането на директивата също и на равнището на мрежата от регулаторни органи.

По-добрата хармонизация на правната рамка в държавите членки и на обхвата на задълженията на регулаторните органи също би подпомогнала разработването на общи принципи и практики за вземане на решения от регулаторните органи, както се изисква в член 57, параграф 8 от Директива 2012/34/ЕС. Актовете за изпълнение, определящи

⁸ Допълнителна информация за тези документи може да бъде намерена на следния адрес <http://www.irg-rail.eu/public-documents/>.

такива общи принципи и практики, следва да допринесат за по-нататъшно хармонизиране на прилагането на тази директива в държавите членки и да осигурят съгласуваност на решенията на регулаторните органи в области, като например таксуването, извън реда и условията за изчисляване на преките разходи, които се прилагат за пакета за минимален достъп.

Понастоящем Комисията разработва приложение („електронен инструмент“), чрез което регулаторните органи ще могат да споделят информация относно решения, висящи дела и други въпроси, свързани с техните функции, в електронен форум и ще се улесни координацията (както е предвидено в член 57, параграф 1 от Директива 2012/34/ЕС). Това приложение ще бъде предоставено на регулаторите през 2015 г.

Редовното сътрудничество и обмен на най-добри практики в мрежата на регулаторните органи се очаква също така да допринесе за разработването на рамки за споделяне на информация и сътрудничество с националните органи за безопасност и лицензиране, което е задължително за всички регулаторни органи съгласно член 56, параграф 3 от Директива 2012/34/ЕС.

При наблюдението на пазара е налице известно припокриване между задълженията за докладване на Комисията съгласно директивата и дейностите по наблюдение, упражнявани от регулаторните органи, в частност в рамките на ГНР в железопътния транспорт. Засиленото сътрудничество между регулаторните органи и Комисията в тази област може да помогне за сближаване на подходите и да улесни хармонизацията на дейностите по докладване и наблюдение. Това включва работата по хармонизирани определения и общи показатели, както и сътрудничество в областта на събирането на данни.

4. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Съгласно член 63, параграф 2 от Директива 2012/34/ЕС, от Комисията се изисква по целесъобразност да предложи допълнителни мерки, за да гарантира по-интегриран регулаторен надзор на европейския железопътен пазар, по-специално за международните услуги.

В своята законодателна резолюция от 26 февруари 2014 г. относно предложението за директива на Европейския парламент и на Съвета за изменение на Директива 2012/34/ЕС⁹, Европейският парламент прие изменение на член 57 от директивата, с който се изисква от Комисията да приеме законодателно предложение за замяна до 31 декември 2019 г. на мрежата на регулаторните органи с европейски регулаторен орган, който да се занимава с трансгранични въпроси и обжалвания на решения на националните регулаторни органи.

Представеният в настоящия доклад анализ показва, че регулаторните органи са си сътрудничили тясно по отношение на споделянето на информация за работата си, най-добрите практики и вземането на решения, по-специално в контекста на Европейската мрежа на регулаторните органи в железопътния транспорт, и в някои случаи и по своя собствена инициатива. В същото време съществуват редица области, където координацията между регулаторните органи трябва още да се подобри.

⁹ Законодателна резолюция на Европейския парламент от 26 февруари 2014 г. по предложението на Европейския парламент и на Съвета за изменение на Директива № 2012/34/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 21 ноември 2012 г. за създаване на единно европейско железопътно пространство по отношение на отварянето на пазара на вътрешни услуги за железопътни пътнически превози и управлението на железопътната инфраструктура (COM(2013)0029).

Съществуващата правна рамка предвижда редица възможности за подобрене, като например приемането на актове за изпълнение, определящи общи принципи и практики за вземане на решения, или разработването на електронен инструмент за обмен на информация и обсъждане на случаите, разглеждани от регулаторните органи.

Тъй като до момента на вниманието на регулаторните органи бяха сведени само ограничен брой случаи с трансгранично измерение, все още няма достатъчно доказателства за ефективността на съществуващите договорености за сътрудничество, създадени от регулаторните органи, и правилата съгласно член 57 от Директива 2012/34/ЕС. Независимо от това, последните промени, по-специално на равнище коридор, при които все повече и повече маршрути пресичат няколко коридора, показват, че с изграждането на коридорите за железопътен товарен превоз и развитието на единно европейско железопътно пространство може да се наложи въвеждане на по-интегриран и ефективен регулаторен надзор. Ето защо Комисията ще продължи да наблюдава развитието по отношение на сътрудничеството между регулаторните органи и, ако е целесъобразно, ще оценява необходимостта от мерки за укрепване на интегрирания регулаторен надзор.