

BG

BG

BG



КОМИСИЯ НА ЕВРОПЕЙСКИТЕ ОБЩНОСТИ

Брюксел, 7.3.2008 година
COM (2008) 137 окончателен

2006/0272 (COD)

СЪОБЩЕНИЕ НА КОМИСИЯТА ДО ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ

съгласно член 251, параграф 2, втора алинея от Договора за ЕО

относно

**Общата позиция, приета от Съвета, с оглед приемането на директива на
Европейския парламент и на Съвета за изменение на Директива № 2004/49/ЕО
относно безопасността на железопътния транспорт в Общността**

СЪОБЩЕНИЕ НА КОМИСИЯТА ДО ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ

**съгласно член 251, параграф 2, втора алинея от Договора за ЕО
относно**

**Общата позиция, приета от Съвета, с оглед приемането на директива на
Европейския парламент и на Съвета за изменение на Директива № 2004/49/ЕО
относно безопасността на железопътния транспорт в Общността**

1. ХРОНОЛОГИЯ

Дата на предаване на предложението на ЕП и на Съвета 13.12.2006 г.
(документ COM (2006) 784 окончателен — 2006/0272 (COD))

Дата на становището на Европейския икономически и социален 11.7.2007 г.
комитет:

Дата на становището на Европейския парламент на първо 29.11.2007 г.
четене:

Дата на приемане на Общата позиция с единодушие 3.3.2008 г.

2. ЦЕЛ НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО НА КОМИСИЯТА

На 13 декември 2006 г. Европейската комисия прие поредица от мерки в подкрепа на съживяването на железопътния сектор чрез премахване на пречките за движение на влаковете по европейската железопътна мрежа.

Комисията предприе тази инициатива по две основни причини:

- да се улесни свободното движение на влаковете в рамките на ЕС чрез по-прозрачна и ефикасна процедура за въвеждане в експлоатация на локомотивите,
- да се опрости нормативната среда чрез консолидиране и обединяване на директивите относно оперативната съвместимост на железопътния транспорт.

Една от тези мерки се състои в изменение на Директива № 2004/49/ЕО относно безопасността на железопътния транспорт. С това предложение Комисията имаше три цели:

- въвеждане на принципа на взаимно признаване на вече издадените от дадена държава-членка разрешителни за въвеждане в експлоатация. Съгласно този принцип, не е необходимо подвижният състав, за който вече е издадено разрешително за въвеждане в експлоатация в една държава-членка, да преминава допълнително сертифициране в друга страна-членка по отношение на допълнителните национални изисквания, произтичащи например от характеристиките на местната мрежа,

- разширяване на компетенциите на Агенцията, за да може тя да идентифицира различните действащи национални процедури и технически правила и да изготви и актуализира (чрез разширяване) списък с изискванията, които трябва да се проверяват само веднъж, било защото става въпрос за международно приети правила, било защото изискванията могат да бъдат смятани за равностойни на тях,
- изясняване на връзката между железопътното предприятие и органа, отговарящ за поддръжката. Влизането в сила на новата Конвенция за международни железопътни превози (COTIF от 1999 г.) въведе нови правила за договорите за експлоатация на превозни средства. Затова е предложено да се даде определение на понятието „стопанисващ возилата“ и да се уточни взаимоотношението между предприятието и стопанисващия, особено в областта на поддръжката.

3. КОМЕНТАРИ ОТНОСНО ОБЩАТА ПОЗИЦИЯ

Трите институции се опитаха да улеснят постигането на съгласие по това досие още на първо четене. Това обаче се оказа невъзможно поради исканията на Европейския парламент, отнасящи се главно до определението на взаимоотношенията между железопътните предприятия и собствениците на превозни средства в областта на поддръжката.

Единодушно приетата Обща позиция на Съвета не накърнява основните цели и принципи в предложението на Комисията.

Освен това Общата позиция на Съвета вече включва някои от измененията, приети от Европейския парламент, и осигурява необходимата съгласуваност с преработването на директивите за оперативна съвместимост на железопътния транспорт (предложение СОМ (2006) 783 окончателен — 2006/273 (COD)), за която беше постигнато съгласие на първо четене. По-специално беше постигнато съгласие съдържанието на член 14 от Директивата относно безопасността на железопътния транспорт (както и на новия член 14а) да се прехвърли в новата директива за оперативна съвместимост с цел да се съберат в един единствен акт всички процедури, отнасящи се до въвеждането в експлоатация на железопътни превозни средства.

4. ПОДРОБЕН КОМЕНТАР НА КОМИСИЯТА

4.1. Изменения на Европейския парламент, приети от Комисията и включени изцяло или частично в Общата позиция

Изменения 2, 9, 19, 20, 24, 25, 26 и 27, които изясняват, уточняват или допълват предложението на Комисията.

Изменения 1, 10, 11, 12, 13, 15 и 23, но те трябва да бъдат адаптирани към стандартната терминология, произтичаща от Решение 2006/512/ЕО на Съвета за изменение на Решение 1999/468/ЕО за установяване на условията и реда за упражняване на изпълнителните правомощия, предоставени на Комисията.

Изменение 8: позоваването на регистъра „НРВ“ (*Национален регистър на возилата*) е в съответствие с решението на Комисията от 9 ноември 2007 г. относно НРВ¹. Това определение обаче беше изменено от Съвета в Общата му позиция, за да се постигне последователност между определението и новия член по отношение на поддръжката на возилата.

По отношение на изменение 18, първият параграф вече не е нужен, тъй като беше постигнато съгласие да се прехвърли съдържанието на член 14 в новата директива за оперативна съвместимост на железопътния транспорт.

4.2. Изменения на Европейския парламент, отхвърлени от Комисията и невключени изцяло или частично в Общата позиция

Изменение 3, тъй като връзката между Директивата относно оперативната съвместимост и Директива № 89/391/ЕИО (въвеждане на мерки за насърчаване подобряването на безопасността и здравето на работниците на работното място и предвиждане на специални разпоредби с цел намаляване на професионалните рискове за железопътните работници) вече е коментирана в съображение 14 от действащата в момента директива

Изменения 4, 5, 6 и 7, тъй като не би било целесъобразно да се изменя първоначалното определение на „национални правила за безопасност“, както е формулирано в Директива № 2004/49/ЕО относно безопасността на железопътния транспорт, която току-що беше транспонирана от държавите-членки. Това определение не е било оспорвано никога от участващите субекти. По същество националните правила за безопасност не се отнасят до всички основни изисквания на директивите за оперативна съвместимост на железопътния транспорт. Някои, например, се отнасят до околната среда.

По отношение на изменение 14, критериите ОКБ (Общи критерии за безопасност) и процедурата за тяхното приемане бяха съгласувани през 2004 г. Работата е вече в напреднал стадий и не би било подходящо в хода на развитие да се променят приетите изходни положения. От друга страна в член 6, параграф 4 от първоначалната директива вече е предвиден анализ на икономическата ефективност.

Изменения 16 и 17, които се отнасят до по-високо ниво на безопасност и за които в рамките на Общата позиция на Съвета беше изготвен редактиран текст, по-съгласуван с останалата част на директивата.

Изменение 22, относно възможността да бъде поискано техническо становище от Европейската железопътна агенция, ако органът по безопасността откаже да издаде сертификати за безопасност или разрешителни за безопасност, тъй като то излиза извън целите, изложени в предложението на Комисията.

4.3. Изменения на Европейския парламент, които са приемливи за Комисията, но невключени изцяло или частично в Общата позиция

Изменение 21, което Комисията беше приела по принцип. Въпреки това текстът на Общата позиция се основава на понятието за „орган, отговарящ за поддръжката“, което

¹ ОВ L 305, 23.11.2007 г., стр. 30.

вече е част от новата регулаторна рамка на Общността (то е определено в ТСОС вагони² и в гореспоменатото Решение относно регистъра „НРВ“). Освен това задължителният или доброволен характер на системата за сертифициране на стопанисващите возилата не би трябвало да се посочва в директивата, а след завършване на оценката за въздействие, която трябва да бъде изготвена от Агенцията.

5. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Комисията счита, че Общата позиция, приета с единодушие на 3 март 2008 година, допринася за основните цели и за основополагащите принципи на предложението ѝ, и следователно може да я подкрепи.

² ОВ L 344, 8.12.2006 г., стр. 1.