

BG

BG

BG



ЕВРОПЕЙСКА КОМИСИЯ

Брюксел, 24.2.2010
COM(2010)68 окончателен

2008/0247 (COD)

СЪОБЩЕНИЕ НА КОМИСИЯТА ДО ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ

**в съответствие с член 294, параграф 6 от Договора за функционирането на
Европейския съюз
относно общата позиция, приета от Съвета на първо четене, с оглед приемането на
регламент на Европейския парламент и на Съвета за създаване на европейска
железопътна мрежа за конкурентоспособни товарни превози**

СЪОБЩЕНИЕ НА КОМИСИЯТА ДО ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ

**в съответствие с член 294, параграф 6 от Договора за функционирането на
Европейския съюз
относно общата позиция, приета от Съвета на първо четене, с оглед приемането на
регламент на Европейския парламент и на Съвета за създаване на европейска
железопътна мрежа за конкурентоспособни товарни превози**

(Текст от значение за ЕИП)

1. ХРОНОЛОГИЯ

Дата на предаване на предложението на ЕП и на Съвета 11.12.2008 г.
(документ COM(2008) 852 окончателен – 2008/0247 (COD)):

Дата на становището на Европейския парламент, прието на 23.04.2009 г.
първо четене:

Дата на становището на Европейския икономически и социален 15.07.2009 г.
комитет:

Дата на становището на Комитета на регионите: 07.10.2009 г.

Дата на приемане на общата позиция на Съвета с единодушие на 22.02.2010 г.
първо четене

2. ЦЕЛ НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО НА КОМИСИЯТА

Предложението за регламент цели държавите-членки и най-вече управителите на железопътната инфраструктура да развият европейска железопътна мрежа „за конкурентоспособни товарни превози“, която да се състои от международни железопътни коридори, предназначени за товарни превози.

Тези коридори ще предоставят добри маршрути за товарните влакове, за да се повиши тяхната надеждност и конкурентоспособност. Създаването им се очаква също така да позволи освобождаването на допълнителен капацитет за извършването на товарни превози.

За тази цел Комисията предлага създаването на тези коридори за товарен превоз да се организира в четири насоки:

- Засилване на сътрудничеството между управителите на железопътната инфраструктура както на ниво оперативно управление на инфраструктурата, така и на ниво инвестиции. Това включва по-специално създаването на структура за управление на всеки коридор;

- Подобряване на надеждността на инфраструктурния капацитет, определен за товарни превози по тези коридори;
- Насърчаване на по-доброто координиране между управлението на железопътната инфраструктура и това на товарните терминали (морски и вътрешни пристанища, разпределителни гари и др.);
- Осигуряване на равнопоставеност на всички оператори при достъпа до тези коридори.

3. ОБЩИ КОМЕНТАРИ ОТНОСНО ПОЗИЦИЯТА НА СЪВЕТА

Общата позиция, приета от Съвета на първо четене, следва основните принципи на първоначалното предложение на Комисията. Някои елементи обаче, свързани с избора на коридорите, сътрудничеството между управителите на инфраструктурата и приоритета, отдаден на превозването на товари, бяха отнесени на заден план.

Освен това някои други елементи, като например разпоредбите относно отговарящите на условията кандидати и относно задължението за обслужване на едно гише на заявленията за международни влакови маршрути, бяха премахнати.

Въпреки тези изменения, Комисията е на мнение, че общата позиция, приета от Съвета на първо четене, продължава да отговаря на целите на първоначалното ѝ предложение.

4. ПОДРОБНИ КОМЕНТАРИ ОТНОСНО ОБЩАТА ПОЗИЦИЯ, ПРИЕТА ОТ СЪВЕТА НА ПЪРВО ЧЕТЕНЕ

4.1. Основни изменения на предложението на Комисията

- Избор на коридорите за товарни железопътни превози (член 3)

В първоначалното предложение на Комисията се предвижда създаване на 1 до 3 коридора във всяка държава-членка, избрани въз основа на обосновани предложения от страна на съответните държави-членки и на управителите на железопътната инфраструктура. Съветът предлага подход на два етапа: една първа съвкупност от коридори се избира чрез съвместно вземане на решение като списъкът се прилага към регламента и бива изготвен в рамките на 3 години след приемането на въпросния регламент; други коридори (най-малко един за държава-членка) се избират въз основа на обосновани предложения от държавите-членки.

Докато целта на предложението е да бъдат създадени коридори, отговарящи на нуждите на пазара, първата съвкупност от коридори се определя политически. Този политически подход от друга страна противоречи на първата цел от законодателното предложение — да съдейства за подобряване на управлението на инфраструктурата на трансгранично ниво, което е различно от целта за изграждане на нови инфраструктури.

- Управление на коридорите (член 7)

В първоначалното предложение се предвижда управление, в което главна роля играят управителите на железопътната инфраструктура чрез създаване на управителен орган, който да се ръководи от директор и да има статут на самостоятелно юридическо лице. Желанието на Съвета е да опрости структурата на този орган (премахване на директорския пост и на статута на независим правен субект) и, опирайки се на настоящия опит по някои от коридорите от Европейската система за управление на железопътното движение (ERTMS), да въведе надзор от страна на държавите чрез създаване на изпълнителен орган, състоящ се от техни представители.

Комисията може да приеме добавянето на този надзор доколкото той не застрашава независимостта на управление на управителите на инфраструктурата.

– Обслужване на едно гише (член 12)

В първоначалното предложение се предвижда всяко заявление за международен влаков маршрут да се подава на единственото гише за коридора. В общата позиция, приета от Съвета на първо четене, обслужването на едно гише не е задължително. Комисията може да приеме това изменение.

– Разпределяне на капацитет за товарните превози (член 13)

Това е основният член от регламента. Чрез предложението се цели да се гарантира надежден и допълнителен капацитет за товарни влакове, като се определи процедура, която да отговаря на нуждите на потребителите. Търсенето на капацитет за товарните влакове зависи от нуждите на пазара и не може да се установи окончателно една година предварително, както е при пътническите влакове.

Ето защо в предложението на Комисията се предвижда предварително разпределяне на капацитет по време на етапа на определяне на годишните разписания, както и отделяне на резервен капацитет в годишните разписания, чрез който да се посрещнат нуждите при непредвидени заявления за международни маршрути за товарни влакове.

Въпреки че Съветът прие предложението на Комисията и дори го направи работоспособно (чрез предварително установяване на маршрути), той иска да ограничи ефекта от това предварително разпределение и резервен капацитет, като въвежда справка с потребностите при пътническия трафик.

– Правила за приоритет в случай на нарушения в движението (член 15)

В предложението на Комисията се предвижда влак, който се движи по разписание, да може да спазва разписанието в случай на смущения в движението. В общата позиция, приета от Съвета на първо четене, се предлага като цел „да се сведе до минимум общото време за възстановяване на мрежата“ (А) „като се отчитат нуждите на всички видове транспорт“ (Б).

Добавката на Съвета (част А) повтаря директива 2001/14/ЕО. Част Б не е достатъчно ясна и лесна за разбиране законодателна разпоредба. Тя може да се разтълкува по начини, противоречащи на целите на настоящия регламент.

– Изменение на списъка на критериите, определящи създаването и изменянето на коридори

Предложението на Комисията и политическото споразумение от 11 юни 2009 г. предвиждаха в рамките на комитологията (Процедурата по регулиране с контрол – PRAC) възможност за изменение на списъка на критериите, даден в приложение II.

След влизането в сила на Договора за функционирането на ЕС, комитологията беше заменена с делегираните актове. По този въпрос Комисията взема следното становище:

- **Определяне на правомощията на Комисията:** Съветът пожела да урегулира правомощията на Комисията по отношение на делегираните актове, като ѝ наложи да се съобразява с вторичното законодателство и като взе предвид важни елементи на политиката за железопътния сектор.

Тази добавка от страна на Съвета не е в съответствие с предписанията на делегираните актове. Освен това тази добавка е излишна, тъй като само по себе си е очевидно, че Комисията, пазител на договорите, ще се съобрази с вторичното законодателство.

- **Упражняване на делегираните правомощия и възражения срещу делегираните актове:** В съответствие със Съобщението относно прилагането на член 290 от ДФЕС и въз основа на предвидения в общата позиция на Съвета анализ на конкретните мерки както и предвид правото на оттегляне, предвидено в текста на Съвета, Комисията предпочита делегиране на правата за неопределен срок, но може да приеме подхода, следван от Съвета (5 години с автоматично подновяване). Освен това Комисията изразява съжаление, че Съветът въвежда на първо четене срок от три месеца за право на представяне на възражения от страна на Съвета и Европейския парламент. Комисията предпочита срок за право на представяне на възражения от два месеца, който да може да бъде удължаван с един месец по инициатива на Съвета или на Европейския парламент. Това би допринесло за повишаване на ефективността на процедурите, без да се поставя под въпрос принципът за общ срок от три месеца.
- **Консултации с експертите:** Комисията взе предвид съображението, което налага консултация с експерти на етапа на подготвяне на делегираните актове. Комисията счита, че експертни групи не могат да изпълняват

официална институционална роля. Също така такова съображение не може да бъде включено в текста на основния акт. В този контекст Комисията се позовава съответно на своето съобщение от 9 декември 2009 г.

4.2. Изменения на Парламента, възприети изцяло или отчасти в общата позиция, приета от Съвета на първо четене

– Управление на коридорите

Организацията на управлението на коридорите се извършва от два органа: управителен комитет, съставен от представители на управителите на инфраструктурата, и изпълнителен комитет, съставен от представители на държавите-членки (изменение 31). В първоначалното предложение на Комисията се предвиждаше само един орган, съставен от представители на управителите на инфраструктурата.

Засиленият надзор от страна на държавите-членки е възможен доколкото не застрашава независимостта на управление на управителите на инфраструктурата.

– Правила при управлението на трафика

Европейският парламент (изменение 62), както и Съветът, предлагат по-гъвкави правила за управление на трафика в случай на нарушения в движението. Комисията може да приеме, че правилото „товарен влак, който се движи по разписание, остава по разписание“ се прилага „доколкото е възможно“, а не систематично.

Тя обаче не може да приеме това правило да не важи за часовете на върхово натоварване, т.е. в периодите от деня, през които то може да бъде използвано. Освен това Комисията е на мнение, че възможно най-бързото нормализиране на положението е цел, която вече присъства в съществуващото законодателство. Следователно включването ѝ в настоящия текст е излишно.

4.3. Изменения от Европейския парламент, приети от Комисията и невключени в общата позиция, приета от Съвета на първо четене

– Разпределение на капацитета

Измененията от страна Европейския парламент по тази тема (по-специално изменения 52 и 54—58) не променят същността на първоначалното предложение на Комисията. В замяна на това в общата позиция, приета от Съвета на първо четене, се споменават пътническите превози, което внася неяснота в посланието и не изглежда да е подходящо за законодателство, целящо да даде повече гаранции на товарните влакове.

– Избор на коридори

Общата позиция, приета от Съвета на първо четене, се различава от позицията на Европейския парламент по това, че въвежда като приложение списък на коридори, установен в рамките на процедурата по съвместно вземане на решение.

5. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Комисията смята, че общата позиция, приета единодушно от Съвета на първо четене, въпреки своя административен и недостатъчно отговарящ на действителните нужди на пазара подход и отсъствието на стремеж за предоставяне от страна на инфраструктурата на допълнителни гаранции за товарните железопътни превози, може да допринесе за постигането на общите цели на нейното предложение.

Комисията изразява резерви относно рамката, въведена от Съвета във връзка с използването от нейна страна на делегираните актове, както е указано в член 4, параграф 8.

Следователно Комисията може да подкрепи общата позиция, приета от Съвета на първо четене.