



ЕВРОПЕЙСКА КОМИСИЯ

Брюксел, 12.3.2012 г.
COM(2012) 119 final

2010/0253 (COD)

СЪОБЩЕНИЕ НА КОМИСИЯТА ДО ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ

съгласно член 294, параграф 6 от Договора за функционирането на Европейския съюз

относно

становището на Съвета (първо четене) относно приемането на директива на Европейския парламент и на Съвета за установяване на единно европейско железопътно пространство (преработена)

СЪОБЩЕНИЕ НА КОМИСИЯТА ДО ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ

съгласно член 294, параграф 6 от Договора за функционирането на Европейския съюз

относно

становището на Съвета (първо четене) относно приемането на директива на Европейския парламент и на Съвета за установяване на единно европейско железопътно пространство (преработена)

1. КОНТЕКСТ

Дата на предаване на предложението на Европейския парламент и на Съвета (документ COM(2010) 475 окончателен – 2010/0253 (COD): 21/09/2010

Дата на становището на Комитета на регионите: 28/01/2011

Дата на становището на Европейския икономически и социален комитет: 16/03/2011

Дата на позицията на Европейския парламент на първо четене: 16/11/2011

Дата на приемане на политическото споразумение на Съвета предвид позицията на Съвета на първо четене: 12/12/2011

Дата на приемане на позицията на Съвета на първо четене: 08/03/2012

2. ЦЕЛ НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО НА КОМИСИЯТА

Процедурите за нарушения, жалбите от заинтересовани страни, както и различни проучвания и доклади относно приложението на първия железопътен пакет показваха, че има възможност да се подобри настоящата регулаторна рамка.

В този контекст, освен опростяването и по-голямата прозрачност, предложението на Комисията за преработване на първия железопътен пакет има за цел да обхване следните въпроси а) адекватното финансиране и таксите за ползване на железопътна 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 приносят за вътрешното поемане на разходите, свързани с въздействието върху околната среда представляват първата цел на предлаганата преработка.

- 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 осигуряването на реална конкуренция, представляват втора група от цели.
- в) Относно регулаторния надзор, предложената преработка 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.

3. КОМЕНТАРИ ОТНОСНО ПОЗИЦИЯТА НА СЪВЕТА

3.1 Общи коментари относно позицията на Съвета

Съветът постигна политическо споразумение на 12 декември 2011 г. и становище на първо четене на 8 март 2012 г. с квалифицирано мнозинство. Макар все още да е в съответствие с общата цел за опростяване и подобряване на прозрачността чрез консолидирането на три съществуващи директиви и техните изменения, Съветът отслаби предложението на Комисията по отношение на услугите, свързани с железопътните дейности, финансирането на инфраструктурата, таксите за използване на инфраструктурата и правомощията на регулаторния орган. В някои случаи становището на Съвета потвърждава разпоредбите на съществуващото законодателство без да ги подобрява, въпреки различните причини за полагане на усилия в тази насока, изброени в раздел 2 по-горе. В това отношение становището на Съвета би се подобрило, ако се вземат предвид някои от измененията, приети от Европейския парламент.

3.2 Подробни коментари от страна на Комисията

Подробните коментари са представени според основните области на дейност, обхванати от проектодирективата.

3.2.1 Общи разпоредби (членове 1—3)

Предложените от Съвета промени имат за цел главно да внесат повече яснота и опростят съществуващите разпоредби и следователно са приемливи за Комисията.

3.2.2 Независимост на управлението; отделяне на управителите на инфраструктури от транспортните оператори (членове 4—7)

Отново, предложените от Съвета промени целят главно повече яснота и опростяване на съществуващите разпоредби. Следователно Комисията може да приеме тези промени.

3.2.3. Подобряване на финансовото състояние на управителите на инфраструктури и железопътните предприятия (членове 8 и 9)

Съветът свързва изискването за балансиране на сметките на управителя на инфраструктурата с договорното споразумение между него и компетентния орган, което може да обхваща по-дълъг период и следователно е по-неподходяща основа за гарантиране на ефективното дългосрочно планиране и реализиране на инвестиции в инфраструктурата от предложението на Комисията.

3.2.4 Достъп до железопътна инфраструктура и услуги (членове 10—13)

Повечето промени, внесени от Съвета, са в съответствие с общата цел на предложението на Комисията. Комисията обаче констатира със съжаление, че изискването за юридическо разделяне на железопътните предприятия с доминантна позиция на пазара и операторите на съоръжения за услуги е сведено до независимост в организационно отношение и във връзка с вземането на решения и задължение за водене на отделно счетоводство. Това на практика ще затрудни осигуряването на пълна прозрачност и равнопоставено отношение между железопътните предприятия.

Обръщането на тежестта на доказването във връзка със съществуването на изпълними алтернативи е отслабено.

На последно място, задължението за предоставяне под наем или на лизинг на неизползвано съоръжение за услуги на друга заинтересована страна е оставено в становището на Съвета, но в случай на изричен интерес на железопътни предприятия към това съоръжение на база доказани нужди и след период от 3 години, в който съоръжението не е използвано, вместо 2 години, както гласи предложението на Комисията.

3.2.5 Трансгранични споразумения (член 14)

Комисията намира за приемливо становището на Съвета, в което той очертава по-подробно процедурата, която трябва да бъде следвана за гарантиране на съответствието на трансграничните споразумения със законодателството на ЕС.

3.2.6 Задачи на Комисията, свързани с мониторинга (член 15)

Промените, които Съветът е внесъл за уточняване на тези задачи, са приемливи за Комисията.

3.2.7 Лицензиране на железопътни предприятия (членове 16—25)

Съветът е направил няколко промени в предложението на Комисията, които имат за цел да направят съществуващите разпоредби по-ясни, затова тези промени са приемливи за Комисията.

3.2.8 Такси за инфраструктура и разпределение на инфраструктурен капацитет (членове 26—54)

Повечето промени, направени от Съвета имат за цел да внесат яснота в съществуващи разпоредби и следователно са приемливи за Комисията.

Комисията обаче със съжаление отбелязва, че Съветът е отслабил предложението ѝ, тъй като диференцирането на таксите на база шумово замърсяване или използването на Европейската система за управление на железопътния транспорт, както и въвеждането на такси за резервации е направено незадължително.

Съветът е намалил минималния срок на договорното споразумение между компетентния орган и управителя на инфраструктурата за планиране и финансиране на инфраструктурата на 3 години; Комисията е убедена, че първоначалното ѝ предложение за срок от 5 години представлява добър компромис и (както в параграф 3.2.3) становището на Съвета ще възпрепятства дългосрочните инвестиции.

Съветът е включил разпоредба, позволяваща пълно възстановяване на разходите за товарен транспорт от и до трети държави в мрежа с междурелсие, различно от това на основната железопътна мрежа в ЕС. Комисията смята, че такова изключение не може да бъде оправдано от една чисто техническа, а не икономическа или оперативна разлика.

3.2.9 Регулаторен орган (членове 55—57)

Повечето промени, внесени от Съвета, водят до отслабване на позицията на регулаторния орган в сравнение с първоначалното предложение на Комисията. Комисията изразява съжалението си, че Съветът е направил незадължителна възможността на регулаторите да се намесват по финансови въпроси (по-специално при приемането на бизнес планове за инфраструктурата, договорни споразумения с националните органи и планове в случай на претоварване). Комисията продължава да смята, че по-ясните изисквания за защита на независимостта на персонала на регулаторните органи са оправдани.

3.2.10 Заклучителни разпоредби (членове 58—67)

В някои случаи Съветът е ограничил правомощията на Комисията да приема делегирани актове или актове за изпълнение, но крайният резултат все пак е приемлив за Комисията. Комисията посреща със съжаление ограничителния подход в определянето на същественото съдържание на специфичните приложения, но по-голямата част от промените все пак ще ѝ дадат по-нататъшна възможност да осигури хармонизирано прилагане на законодателството и следователно могат да се разглеждат като приемливи.

Съветът предлага 36 месеца за транспониране. Комисията смята, че по-краткият срок, предвиден от Парламента, е за предпочитане.

4. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Настоящото предложение е особено важно за постигане на целите, посочени в съобщението „Пътна карта за постигането на Единно европейско транспортно пространство — към конкурентоспособна транспортна система с ефективно използване на ресурсите“, прието на 28 март 2011 г. То също така трябва да проправи пътя за нови инициативи на Комисията през 2012 г., целящи насърчаването на по-нататъшното интегриране на пазара в областта на железопътния транспорт и следователно трябва да се приеме от съзаконодателите възможно най-скоро.

Въпреки отслабването на няколко разпоредби, Комисията смята, че становището на Съвета отразява основните цели на нейното предложение и следователно е на мнение, че законодателната процедура и обсъждането с Европейския парламент следва да продължат на второ четене.