III

(Подготвителни актове)

КОМИТЕТ НА РЕГИОНИТЕ

103-ТА ПЛЕНАРНА СЕСИЯ, ОТ 7—9 ОКТОМВРИ 2013 Г.

Становище на Комитета на регионите „Четвърти законодателен пакет в областта на железопътния транспорт“

(2013/C 356/16)

КОМИТЕТЪТ НА РЕГИОНИТЕ

— приветства желанието на Европейската комисия да допълни регулаторната рамка, необходима за въвеждането на единно европейско железопътно пространство;

— счита, че либерализацията не е самоцел, а целта трябва да бъде да се подобри предлагането и качеството на услугите. Отварянето на сектора за конкуренцията няма да може да се оцени, ако не се инвестира в инфраструктура, не се създадат ефективни условия за функционирането на пазара и не се вземат под внимание техническите аспекти на оперативната съвместимост;

— припомня, че принципът на свобода на администрирането позволява на местните власти да изберат как искат да организират своите обществени транспортни услуги; във въвеждането на твърде ниски тавани за прякото възлагане обаче Комитетът вижда драматично ограничаване на принципа на свобода на администрирането, с която се ползват местните и регионалните власти;

— приветства укрепването на ролята на управителя на инфраструктура и създаването на координационни комитети, които да осъществяват надзор върху дейността на получилия повече правомощия управител на инфраструктура и да следят за ефективността на цялата система. Местните власти би трябвало да бъдат ангажирани системно, а не само „по целесъобразност“ в този процес;

— насърчава бързото създаване на европейска мрежа на управителите на инфраструктура, което е безусловно необходимо за експлоатацията на единното европейско железопътно пространство и трансграничната координация;

— изразява съгласие във връзка с укрепването на ролята на Европейската железопътна агенция, с която се цели да се подпомогне техническата оперативна съвместимост и да се хармонизират процедурите за „безопасност“, за да се избегне появата на сериозни проблеми в резултат от различията между 26-те национални органа.

Докладчик	г-н Pascal MANGIN (FR/ЕНП), член на Регионалния съвет на Елзас
Отправни документи	Съобщение на Комисията до Европейския парламент, Съвета, Европейския икономически и социален комитет и Комитета на регионите относно „Четвъртия законодателен пакет в областта на железопътния транспорт — завършване на Единното европейско железопътно пространство за насърчаване на европейската конкурентоспособност и растеж“ COM(2013) 25 final; Предложение за регламент на Европейския парламент и на Съвета за отмяна на Регламент (ЕИО) № 1192/69 на Съвета относно общите правила за нормализиране на счетоводните сметки на железопътните предприятия COM(2013) 26 final; Предложение за регламент на Европейския парламент и на Съвета относно Агенцията за железопътен транспорт на Европейския съюз и за отмяна на Регламент (ЕО) № 881/2004 COM(2013) 27 final; Предложение за регламент на Европейския парламент и на Съвета за изменение на Регламент (ЕО) № 1370/2007 относно отварянето на пазара на вътрешни услуги за железопътни пътнически превози COM(2013) 28 final; Предложение за директива 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) 29 final; Предложение за Директива на Европейския парламент и на Съвета относно оперативната съвместимост на железопътната система в рамките на Европейския съюз (преработена версия) COM(2013) 30 final; Предложение за директива на Европейския парламент и на Съвета относно безопасността на железопътния транспорт (преработен текст) COM(2013) 31 final; Доклад на Комисията до Европейския парламент, Съвета, Европейския икономически и социален комитет и Комитета на регионите относно осъществения напредък за постигане на оперативна съвместимост на железопътната система; COM(2013) 32 final; Доклад на Комисията до Европейския парламент, Съвета, Европейския икономически и социален комитет и Комитета на регионите относно характеристиките и задачите на другите членове на влаковата бригада; COM(2013) 33 final; Доклад на Комисията до Европейския парламент, Съвета, Европейския икономически и социален комитет и Комитета на регионите за прилагане на разпоредбите на Директива 2007/58/ЕО относно отварянето на пазара на международни услуги за железопътни пътнически превози, придружаващ Съобщението на Комисията до Съвета и Европейския парламент относно четвъртия пакет от законодателни актове в областта на железопътния транспорт COM(2013) 34 final.

I. **ПОЛИТИЧЕСКИ ПРЕПОРЪКИ**

A. ***Задълженията за обществена услуга***

КОМИТЕТЪТ НА РЕГИОНИТЕ

Общи бележки

1. приветства желанието на Европейската комисия да допълни регулаторната рамка, необходима за въвеждането на единно европейско железопътно пространство;

2. припомня своето многократно изразявано виждане — например относно „Постигането на по-екологосъобразен транспорт“, че една от най-важните цели на европейската транспортна политика се състои в прехвърлянето на превоза на товари и пътници — и особено на трансграничния превоз на товари и тежки товари — от автомобилния към железопътния транспорт и че ЕС следва да осигури постигането на тази цел чрез подходящи мерки, когато бъде налице достатъчно свободен капацитет за това;

3. счита, че либерализацията не е самоцел, а целта трябва да бъде да се подобри предлагането и качеството на услугите. Отварянето на сектора за конкуренцията няма да може да се оцени, ако не се инвестира в инфраструктура, не се създадат ефективни условия за функционирането на пазара и не се вземат под внимание техническите аспекти на оперативната съвместимост;

4. би искал да бъде възприет цялостен подход, съчетаващ пропорционалност, субсидиарност и контрол на пазара от страна на силен регулатор. Комитетът на регионите гледа положително на условията на пропорционалност на обществените услуги, въведени от Комисията, както и на контрола от страна на регулатора върху взаимодействието между търговските и обществените услуги;

5. изразява желанието местните и регионалните власти да бъдат привлечени за пълноценно участие в подготовката и прилагането на мерките на политиката в областта на железопътния транспорт, които имат пряко влияние върху ползвателите и самите компетентни органи;

6. счита, че повишаването на ефективността на железопътната система, и по-специално на обществените поръчки за услуги, ще бъде от полза за местните и регионалните власти в контекста на сериозните бюджетни и финансови ограничения, които са им наложени;

7. припомня, че принципът на свобода на администрирането позволява на местните власти да изберат как искат да организират своите обществени транспортни услуги. В този смисъл член 5, параграф 2 не бива да се поставя под въпрос, тъй като позволява да се използва вътрешен оператор; във въвеждането на твърде ниски тавани за прякото възлагане обаче Комитетът вижда драматично ограничаване на принципа на свобода на администрирането, с която се ползват местните и регионалните власти;

8. подчертава, че обществеият транспорт трябва да се характеризира с достъпност;

Регулаторната рамка

Планове за обществения транспорт

9. призовава плановете за обществения транспорт да осигуряват достатъчна видимост и сигурност на операторите и ползвателите на всички видове транспорт с цел да бъде насърчена интермодалността. Те трябва да бъдат съобразени с въпросите, свързани със социалното и териториалното сближаване и устойчивото развитие;

10. подкрепя искането на Европейската комисия транспортните планове да обхващат всички видове транспорт. Различни промени в обстоятелствата могат да окажат въздействие върху тези планове, затова те трябва да могат лесно да се поддават на адаптиране от страна на компетентните местни власти. Освен това трябва да се насърчава и гарантира ефективното трансгранично сътрудничество, по-специално посредством ЕГТС, между компетентните органи, така че те да съгласуват своите транспортни планове за различните видове транспорт;

11. призовава задълженията, наложени на местните власти във връзка с изпълнението на транспортните планове, да не пораждат прекомерни организационни или финансови тежести;

Социална рамка

12. приветства препратките към социалната рамка. Те трябва обаче да бъдат уточнени, за да се сведе до минимум всякакъв риск от социален дъмпинг. Обратното, те не трябва да бъдат пречка за повишаването на конкурентоспособността на железопътния сектор и трябва да насърчават многофункционалността на персонала;

Методи за подбор на доставчици

13. отбелязва, че възлагането на поръчки за обществени услуги чрез тръжна процедура може при определени условия да позволи на компетентните власти да реализират ползи чрез повишена ефективност и икономии, и да осигури предоставянето на равностойни или дори по-добри услуги;

14. отправя обаче искане компетентните местни власти да запазят възможността да избират между тръжна процедура (частично или пълно отваряне на договора за обществена услуга) и пряко възлагане. За да се предотвратят монополните злоупотреби, разпоредбите за пряко възлагане на поръчката трябва да бъдат по-стриктни, по-специално по отношение на

критериите за качество на услугата, а не само по отношение на цената ѝ. Предизвикателството пред властите, отговорни за организирането на транспорта, ще бъде да постигнат прозрачност на цените по отношение на предоставяните услуги посредством конкуренцията на пазара;

15. подчертава, че един гъвкав подход към избора на транспортен оператор от страна на компетентните местни органи, включително регионите, би трябвало да отчита степента на развитие на регионалния транспортен пазар в отделните държави членки;

16. си задава въпроса доколко реално ще бъде въведеното конкурентно възлагане, при условие че по отношение на някои тръжни процедури има твърде ниска конкуренция. Призовава Комисията да изясни критериите за въвеждане на реална конкуренция въз основа по-специално на административните разходи, свързани с подаването на тръжните оферти, или на срока на договорите, предложени от компетентните органи;

17. настоява железопътните оператори, които са предоставяли обществена услуга, също да носят отговорност за достоверността на информацията, предоставена в офертата за подновяване или прехвърляне на поръчката, като съблюдават ограниченията, произтичащи от изискванията за поверителност при извършването на бизнес дейност;

Достъп до пазара на подвижен състав

18. отчита, че закупуването на подвижен състав може да изиграе ролята на бариера за навлизане на пазара;

19. не би искал да се изключва никакъв метод, който би гарантирал покритието на остатъчната стойност на подвижния състав;

Държавна помощ

20. припомня, че Парламентът и Съветът вече заявиха, че ще се противопоставят на заличаването на член 9 от настоящия регламент;

21. се присъединява към позицията на Европейския парламент и Съвета, които се противопоставят на изискването за систематично докладване относно всички видове финансиране на обществените транспортни услуги предвид особеностите на транспортния сектор;

Б. ***Отварянето на пазарите и управлението***

22. подкрепя идеята, че ако са стриктно гарантирани условията за справедлива конкуренция и отвореност за всички европейски железопътни предприятия и липсва изкривяване на конкуренцията на пазара, държавите членки биха могли да разполагат с известна свобода да организират и развиват железопътната си система между модела на разделяне и този на интегрирани предприятия;

23. приветства укрепването на ролята на управителя на инфраструктура с цел рационализирането на железопътната система. Управителят на инфраструктура трябва да осигури „едно гише“ по отношение на достъпа до мрежата, по-специално спрямо органите, организиращи транспорта. Затова неговият управителен или надзорен съвет ще трябва да включва колегия от представители на регионалните власти, отговорни за организирането на транспорта;

24. приветства създаването на координационни комитети, които да осъществяват надзор върху дейността на получилия повече правомощия управител на инфраструктура и да следят за ефективността на цялата система. Местните власти би трябвало да бъдат ангажирани системно, а не само „по целесъобразност“ в този процес;

25. отправя искане в рамките на управителя на инфраструктура да бъдат определени представители за водене на диалог, които да отговарят за отношенията с местните и регионалните власти;

26. припомня задължението да се прилагат принципите на пропорционалност и субсидиарност, особено в случаите, когато Комисията възнамерява да си възложи нови правомощия за вземане на решения;

27. насърчава бързото създаване на европейска мрежа на управителите на инфраструктура, което е безусловно необходимо за експлоатацията на единното европейско железопътно пространство и трансграничната координация;

28. настоява местните и регионалните власти да получат възможност да търсят отчетност от управителите на гари. Гарите са мощни лостове за повишаване на привлекателността на териториалните единици;

29. припомня, че либерализацията не е самоцел, а целта трябва да бъде да се подобрят предлагането и качеството на услугите. Но Европа все още има твърде ограничен опит по отношение на отварянето на пазарите на междуградския пътнически железопътен транспорт за конкуренцията. Тази практика трябва да се насърчава, като същевременно се запазят обществените услуги и се съблюдава изискването за постигане на икономическо равновесие на тези услуги;

30. посочва, че е от съществено значение да се запазят настоящите разпоредби, които дават възможност на предприятията, изпълняващи ролята на управители на инфраструктура, и на операторите, които извършват услуги на местно равнище по специфична и маломащабна железопътна инфраструктура, да продължат своите дейности въз основа на настоящите принципи. Подобна местна инфраструктура не трябва да надвишава 150 км;

31. приветства препратките към социалната рамка. Те трябва обаче да бъдат уточнени, за да се ограничи всякакъв риск от социален дъмпинг. Обратното, те не трябва да бъдат пречка за повишаването на конкурентоспособността на железопътния сектор и трябва да насърчават многофункционалността на персонала;

32. подкрепя увеличаването на правомощията на регулаторните органи и насърчава тяхното сътрудничество на европейско равнище, по-специално с оглед на оценката доколко дадена услуга е постигнала икономическо равновесие. Местните и регионалните власти би трябвало също така да разполагат с разумни срокове за сезиране на регулаторните органи в случай на съмнение относно поддържането на това равновесие;

33. припомня, че продажбата на билети е неделима част от отварянето на пазарите. В тази област е необходима по-добра координация между железопътните предприятия и компетентните местни и регионални власти;

34. счита, че изискването за участие на предприятия, извършващи вътрешни услуги на национална информационна система за предлагане и продажба на билети (интермодални), трябва да бъде задължително, тъй като развитието на свързаните услуги е основен фактор за подобряване на привлекателността на обществения транспорт и в частност на железопътния;

B. ***Технически стълб***

35. споделя констатациите на Комисията във връзка с основните проблеми и ограниченията на действащата европейска законодателна рамка в техническо отношение;

36. изразява съгласие във връзка с укрепването на ролята на Европейската железопътна агенция, чието седалище е във Валансиен — мярка, с която се цели да се подпомогне техническата оперативна съвместимост, да се хармонизират процедурите за „безопасност“, да се ускори издаването на единно разрешение за въвеждане в експлоатация във връзка с превозните средства и да се увеличат правомощията на Европейската железопътна агенция, за да се избегне появата на сериозни проблеми в резултат от различията между 26-те национални органа. За превозни средства, които ще се използват само вътре в страната, разрешителните могат и занапред да се издават от националните органи по безопасността;

37. отправя при все това искане да бъде предвиден преходен период, докато Европейската железопътна агенция стане напълно оперативна по отношение на своите нови задължения;

38. подкрепя целта, определена от Комисията, за намаляване на броя на националните разпоредби чрез премахване на излишните или на онези, които са в противоречие с правото на ЕС и с техническите спецификации за оперативна съвместимост;

39. приветства някои предложения на Европейската комисия за ролята на Европейската железопътна агенция и за създаването на апелативна инстанция в нейните рамки. На практика Европейската комисия предлага да се засили ролята на Агенцията и тя да бъде превърната в „едно гише“ за вземане на решения относно превозните средства и сертификатите за безопасност на железопътните предприятия. Затова е необходимо да бъдат укрепени и изяснени правомощията на Агенцията, нейните ресурси (финансови и човешки) и отговорност. Същото се отнася и за апелативния съвет;

40. отправя искането Комитетът на регионите да бъде привлечен за участие в разработването на програмите на Железопътната агенция;

41. призовава да не се пренебрегват анализите на разходите и ползите, свързани с мерките за оперативна съвместимост, и по-специално тяхното въздействие върху местните и регионалните власти.

II. ПРЕПОРЪКИ ЗА ИЗМЕНЕНИЯ

Изменение 1

COM(2013) 28 final

След съображение 9 се добавя ново съображение, както следва:

Текст, предложен от Комисията	Изменение на КР
	Принципът на реципрочност е важно средство за противодействие на нарушаването на конкуренцията; той следва да се прилага към предприятия от трети страни, които желаят да участват в процедури за възлагане на обществени поръчки в рамките на Съюза.

Изложение на мотивите

Не трябва да се дава възможност на оператори от трети страни да участват в конкурентни тръжни процедури в държави членки на ЕС преди да са отворили собствения си пазар за операторите от държави членки на ЕС.

Изменение 2

COM(2013) 28 final

Съображение 15

Текст, предложен от Комисията	Изменение на КР
Подготовката на железопътните предприятия за задължителните конкурентни тръжни процедури за възлагането на обществени поръчки за услуги изисква известно допълнително време, за да се осигури възможност за ефективно и трайно вътрешно преструктуриране на дружествата, на които подобни поръчки са били пряко възлагани в миналото. Налице е необходимост от преходни мерки за поръчките, които ще бъдат възложени пряко между датата на влизане в сила на настоящия регламент и 3 декември 2019 г.	Подготовката на железопътните предприятия за ~~задължителните~~ конкурентните тръжни процедури за възлагане~~то~~ на обществени поръчки за услуги изисква известно допълнително време, за да се осигури възможност за ефективно и трайно вътрешно преструктуриране на дружествата, на които подобни поръчки са били пряко възлагани в миналото. Налице е необходимост от преходни мерки за поръчките, които ще бъдат възложени пряко между датата на влизане в сила на настоящия регламент и 3 декември 2019 г.

Изменение 3

COM(2013) 28 final

Съображение 18

Текст, предложен от Комисията	Изменение на КР
18. Предвид изменението на Регламент (ЕО) № 994/98 (Регламент относно правомощията) Комисията предложи изменение и на Регламент (ЕО) № 1370/2007 (COM(2012) 730/3). С оглед хармонизиране на подхода при регулирането на груповите освобождавания в областта на държавните помощи и в съответствие с процедурите по член 108, параграф 4 и член 109 от Договора помощта за координиране на транспорта или възстановяване на разходите за изпълнението на задължения, присъщи на понятието обществена услуга, както е посочено в член 93 от Договора, следва да бъде включена в обхвата на Регламента относно правомощията.	~~18. Предвид изменението на Регламент (ЕО) № 994/98 (Регламент относно правомощията) Комисията предложи изменение и на Регламент (ЕО) № 1370/2007 (COM(2012) 730/3). С оглед хармонизиране на подхода при регулирането на груповите освобождавания в областта на държавните помощи и в съответствие с процедурите по член 108, параграф 4 и член 109 от Договора помощта за координиране на транспорта или възстановяване на разходите за изпълнението на задължения, присъщи на понятието обществена услуга, както е посочено в член 93 от Договора, следва да бъде включена в обхвата на Регламента относно правомощията.~~

Изложение на мотивите

Препращането на принципа за освобождаване от изискването за уведомяване за компенсации към друг текст би променило цялата икономическа основа на регламента ЗОУ и би увеличило риска от правна несигурност на обществените услуги за превоз на пътници.

Изменение 4

COM(2013) 28 final

Член 2, буква в) се изменя, както следва:

Текст, предложен от Комисията	Изменение на КР
в) „компетентен местен орган“ означава всеки компетентен орган, чийто географски район на компетентност няма национален обхват и който е компетентен по въпросите на транспорта в определена градска агломерация или селски район;	в) „компетентен местен орган“ означава всеки компетентен орган, чийто географски район на компетентност ~~няма национален обхват~~ не покрива цялата територия на дадена държава членка или~~и~~ който е компетентен по въпросите на транспорта в определен~~а~~ градски~~и~~ район или агломерация или селски район, включително на трансгранично равнище;

Изложение на мотивите

Изразът „няма национален обхват“ може да има две значения: че не се покрива цялата територия на дадена държава членка или че става дума за компетентен местен орган, чиято територия се намира в две или повече държави членки. Определението трябва да бъде пояснено, за да отговаря на появата на отговорни за организацията органи с трансгранични компетенции.

Освен това настоящият регламент трябва недвусмислено да включва регионите.

Изменение 5

COM(2013) 28 final

Член 2, буква д)

Текст, предложен от Комисията	Изменение на КР
д) В обхвата на задълженията за обществена услуга не се включват обществени услуги за превоз, които не са необходими за постигане на ползите, осигурявани от мрежите на местно, регионално или поднационално равнище.	~~д) „В обхвата на задълженията за обществена услуга не се включват обществени услуги за превоз, които не са необходими за постигане на ползите, осигурявани от мрежите на местно, регионално или поднационално равнище.~~ д) В обхвата на задълженията за обществена услуга се включват всички обществени услуги за превоз, които носят ползи за местните, регионалните или поднационалните мрежи; тези ползи могат да произтичат от съчетаването на рентабилни и нерентабилни линии.

Изложение на мотивите

Ако дадена регионална линия за превоз е в икономическо равновесие или е печеливша, тя трябва да може да бъде включена в договор за обществена услуга с други губещи линии, за да може печалбата от нея да участва във финансирането на губещите линии и, при необходимост, да може да бъде постигната оптимизация на необходимите за експлоатацията технически средства.

Изменение 6

COM(2013) 28 final

Член 2а, параграф 1

Текст, предложен от Комисията	Изменение на КР
1. Компетентните органи изготвят и редовно актуализират планове за обществен транспорт, обхващащи всички съответни видове транспорт за територията, за която са компетентни.	1. Компетентните органи изготвят и редовно актуализират планове за обществен транспорт, обхващащи всички съответни видове транспорт за територията, за която са компетентни. Тези задължения се прилагат единствено към агломерациите с над 100 000 жители.
В тези планове се определят целите на политиката в областта на обществения транспорт и начините за постигането им, като се разглеждат всички видове транспорт на територията, за която тези органи са компетентни. Плановете следва да включват най-малкото:	В тези планове се определят целите на политиката в областта на обществения транспорт и начините за постигането им, като се разглеждат всички видове транспорт на територията, за която тези органи са компетентни. Плановете следва да включват най-малкото:
а) структурата на мрежата или маршрутите;	а) структурата на мрежата или маршрутите;
б) основните изисквания към обществения транспорт, като например достъпност, териториална свързаност, сигурност, модални и интермодални връзки в основни свързващи центрове; характеристики на предлагания превоз, като например време и честота на услугите и минимална степен на използване на капацитета;	б) основните изисквания към обществения транспорт, като например достъпност, териториална свързаност, сигурност, модални и интермодални връзки в основни свързващи центрове; характеристики на предлагания превоз, като например ~~време~~принципи за изготвяне на графика за движение и честота на услугите ~~и минимална степен на използване на капацитета~~;

Текст, предложен от Комисията	Изменение на КР
в) стандарти за качество, свързани с въпроси като оборудване на гарите и на подвижния състав, точност и надеждност, чистота, обслужване на клиентите и информация, обработка на жалби и обезщетяване, контрол на качеството на услугите;	в) стандарти за качество, свързани с въпроси като оборудване на гарите и на подвижния състав, точност и надеждност, чистота, обслужване на клиентите и информация, обработка на жалби и обезщетяване, контрол на качеството на услугите;
г) принципите на ценовата политика;	г) принципите на ценовата политика;
д) експлоатационните изисквания, като например превоз на велосипеди, управление на движението, план за действие в извънредни ситуации в случай на смущения в предоставяните услуги.	д) експлоатационните изисквания, като например превоз на велосипеди, управление на движението, план за действие в извънредни ситуации в случай на смущения в предоставяните услуги.;
	е) изискванията за социално и териториално сближаване.
При изготвянето на плановете за обществен транспорт компетентните органи отчитат по-специално приложимите правила за правата на пътниците, социалната защита и защитата на заетостта и околната среда.	При изготвянето на плановете за обществен транспорт компетентните органи отчитат по-специално приложимите правила за правата на пътниците, социалната защита и защитата на заетостта и околната среда, за да предотвратят всякакъв дъмпинг в тези различни области.
	Плановете за обществен транспорт трябва да бъдат представени на регулаторния орган за мнение един месец преди публикуването им.
	Компетентните органи си сътрудничат с цел координиране на информацията, съдържаща се в съответния им план за транспорт, и изготвят общи планове за транспорт за трансграничните регионални транспортни услуги.
Компетентните органи приемат плановете за обществен транспорт след консултация със съответните заинтересовани страни, след което ги публикуват. За целите на настоящия регламент сред заинтересованите страни, чието становище трябва да бъде взето предвид, присъстват най-малкото превозвачи, управители на инфраструктура, ако това е целесъобразно, и представителни организации на пътниците и на работниците.	Компетентните органи приемат плановете за обществен транспорт след консултация със съответните заинтересовани страни, след което ги публикуват. За целите на настоящия регламент сред заинтересованите страни, чието становище трябва да бъде взето предвид, присъстват най-малкото превозвачи, управители на инфраструктура, ако това е целесъобразно, и представителни организации на пътниците и на работниците.
	Доставчиците на предишни или съществуващи обществени услуги са длъжни да предоставят на компетентните органи необходимите данни в едномесечен срок, считано от постъпване на искането на въпросните власти, дори когато става въпрос за властите на съседна държава членка.

Изложение на мотивите

Плановете за обществен пътнически транспорт могат да установят тежки и допълнителни задължения, но без ефект за влаковете от основните линии, за които има сключени договори за устройство на територията. С изменението се препоръчва задължението да се ограничи единствено до агломерациите с определен размер.

Предвид сложния характер и неустойчивостта на графика (независеща от компетентните органи), е по-реалистично в плана за транспорт да се говори за принципи на графика.

Що се отнася до по-малко натоварените линии, ангажиментът за минималния процент на използване на капацитета може да окаже негативно въздействие върху съответната обществена услуга и би бил в противоречие с интересите на компетентния орган.

Интермодалността и трансграничното сътрудничество трябва да се насърчават.

За изготвянето на плановете за обществения транспорт са необходими точни данни за развитието на пазарите на различните видове транспорт. Операторите на тези пазари притежават основните източници на информация и следователно трябва да ги споделят с обществените власти.

Изменение 7

COM(2013) 28 final

Член 2а, параграф 4

Текст, предложен от Комисията	Изменение на КР
Спецификациите на задълженията за предоставяне на обществени услуги и съответната компенсация за нетния финансов ефект от задълженията за предоставяне на обществена услуга позволяват:	Спецификациите на задълженията за предоставяне на обществени услуги и съответната компенсация за нетния финансов ефект от задълженията за предоставяне на обществена услуга позволяват:
а) постигане на целите на плана за обществен транспорт по най-ефективен икономически начин;	а) постигане на целите на плана за обществен транспорт по най-ефективен ~~икономически~~ начин;

Изменение 8

COM(2013) 28 final

Член 4, параграф 8

Текст, предложен от Комисията	Изменение на КР
8. Компетентните органи предоставят на всички заинтересовани страни съответната информация за изготвянето на оферта в рамките на конкурентна тръжна процедура.	8. Компетентните органи предоставят на всички заинтересовани страни съответната информация за изготвянето на оферта в рамките на конкурентна тръжна процедура. Управителите на железопътна инфраструктура, железопътните предприятия, които изпълняват или са изпълнявали договора за обществена поръчка, трябва да помагат на компетентните органи да предоставят съответните данни. Те отговарят за точността на данните, предоставени на компетентния орган.
Това включва информация относно потребителското търсене, цените, разходите и приходите, свързани с обществения пътнически транспорт — обект на тръжната процедура, и подробности относно спецификациите на инфраструктурата, свързани с експлоатацията на изискваните возила или подвижен състав, за да се позволи изготвянето на адекватни бизнес планове. Управителите на железопътна инфраструктура подпомагат компетентните органи, като им предоставят нужните спецификации на инфраструктурата.	Това включва информация относно потребителското търсене, цените, разходите и приходите, свързани с обществения пътнически транспорт — обект на тръжната процедура, и подробности относно спецификациите на инфраструктурата, свързани с експлоатацията на изискваните возила или подвижен състав, за да се позволи изготвянето на адекватни бизнес планове. Управителите на железопътна инфраструктура подпомагат компетентните органи, като им предоставят нужните спецификации на инфраструктурата.
При неспазване на изложените по-горе разпоредби се осигурява възможността за преразглеждане на съответните решения, предвидена в член 5, параграф 7.	При неспазване на изложените по-горе разпоредби се осигурява възможността за преразглеждане на съответните решения, предвидена в член 5, параграф 7.
	Действащият оператор на линия или мрежа предмет на конкурентна тръжна процедура трябва да предостави на компетентния орган данните, необходими за подготовката на офертата, безплатно, изчерпателно и точно, по-специално що се отнася до търсенето на пътувания и приходите от превоза на пътници, в рамките на поверителността на сделките.
	Предишният ползвател и управителят на инфраструктура са длъжни да възстановят на другите оператори всякакви загуби, причинени от оферти, направени въз основа на неправилни или липсващи данни.

Изложение на мотивите

Данните на управителя на инфраструктура не са достатъчни, защото не включват търговската информация на железопътния оператор. Предишните и/или настоящите доставчици трябва да предоставят данни, в частност традиционните оператори, за да се гарантира недискриминационен достъп до информацията. Това е абсолютно необходимо, за да не се обременяват компетентните органи със задължения, които не биха могли да изпълнят.

Изменение 9

COM(2013) 28 final

В член 5 се създава нов параграф след параграф 3

Текст, предложен от Комисията	Изменение на КР
	Компетентният орган може да изключи от конкурентна тръжна процедура оператори от трети страни, ако тези трети страни не предвиждат тръжни процедури за предприятия от държавите членки на ЕС.

Изложение на мотивите

Не трябва да се дава възможност на оператори от трети страни да участват в конкурентни тръжни процедури в държави членки на ЕС преди да са отворили собствения си пазар за операторите от държави членки на ЕС.

Изменение 10

COM(2013) 28 final

Член 5, параграф 4

Текст, предложен от Комисията	Изменение на КР
4. Ако националното право не забранява това, компетентните органи могат да решат да възложат пряко обществени поръчки за услуги:	4. Ако националното право не забранява това, компетентните органи могат да решат да възложат пряко обществени поръчки за услуги:
а) когато средната им годишна стойност възлиза на: по-малко от 1 000 000 EUR или по-малко от 5 000 000 EUR в случай на обществена поръчка, включваща услуги за обществен железопътен превоз, или	а) когато средната им годишна стойност възлиза на: по-малко от 1 000 000 EUR или по-малко от 5 000 000 EUR в случай на обществена поръчка, включваща услуги за обществен железопътен превоз, или
б) когато се отнасят до предоставянето на годишна основа на по-малко от 300 000 километра обществени услуги за пътнически превоз или по-малко от 150 000 километра в случай на обществена поръчка, включваща железопътен обществен транспорт.	б) когато се отнасят до предоставянето на годишна основа на по-малко от 300 000 километра обществени услуги за пътнически превоз или по-малко от ~~150 000~~500 000 километра в случай на обществена поръчка, включваща железопътен обществен транспорт.

Изложение на мотивите

В предложеният от Комисията праг от 150 000 км годишно за обществен железопътен пътнически превоз на практика се изключва всяка железопътна линия, където този вид транспорт може да е важен. Прагът от 500 000 км дава възможност да се ограничат изключенията от правилото за тръжна процедура за единични линии с подходяща дължина за железопътния транспорт и с надеждно равнище на обслужване за този вид транспорт.

Изменение 11

COM(2013) 28 final

В член 5 се създава нов параграф след параграф 4

Текст, предложен от Комисията	Изменение на КР
	Решението за пряко възлагане на услугите се изпраща в срок от два месеца на регулаторния орган, определен в член 55 на Директива 2012/34/ЕС, за консултация.

Изложение на мотивите

Този нов параграф дава възможност за участие на регулаторния орган в процеса на организиране на железопътния транспорт, без да се ограничават правомощията на компетентните местни органи да възлагат пряко услуги на вътрешни доставчици. В същото време този параграф посочва рамката на условията за пряко възлагане на услугите по такъв начин, че да се ограничат олигополните ситуации.

Изменение 12

COM(2013) 28 final

В член 5 се създава нов параграф след параграф 6

Текст, предложен от Комисията	Изменение на КР
	Освен ако националното право не забранява това, компетентните органи могат да решат да възложат пряко обществени поръчки за услуги за железопътен транспорт, с изключение на други релсови видове транспорт като метрото или трамвая. С дерогация от член 4, параграф 3, срокът на такива договори не надхвърля десет години, освен ако са приложими разпоредбите на член 4, параграф 4. При все това, ако договорът вече е бил пряко възложен и показателите за качество на услугите са се влошили с повече от 10 % средно за целия срок на договора, по причини, зависещи от оператора на обществена услуга, при изтичането си той трябва да бъде предмет на тръжна процедура. Шест месеца след приемането на настоящия регламент Европейската комисия определя качеството чрез делегирани актове въз основа на серия показатели за изпълнението, включително точността.

Изложение на мотивите

Следва да се възстанови възможността за пряко договаряне, но то трябва да бъде регламентирано във времето. Ако резултатите не са задоволителни, компетентният орган пристъпва автоматично към тръжна процедура.

Изменение 13

COM(2013) 28 final

Член 5a, параграф 2

Текст, предложен от Комисията	Изменение на КР
(…)	(…)

Текст, предложен от Комисията	Изменение на КР
Компетентният орган може да изпълни изискването в първата алинея по един от следните начини:	Компетентният орган може да изпълни изискването в първата алинея по ~~един от следните~~ различни начини, поощрявайки икономиите от мащаба:
а) като придобие самият той подвижния състав, използван за изпълнението на договора за обществена услуга, с цел предоставянето му на избрания оператор на обществена услуга по пазарни цени или като част от договора за обществена услуга съгласно член 4, параграф 1, буква б), член 6 и, ако е приложимо, съгласно приложението,	а) като придобие самият той подвижния състав, използван за изпълнението на договора за обществена услуга, с цел предоставянето му на избрания оператор на обществена услуга по пазарни цени или като част от договора за обществена услуга съгласно член 4, параграф 1, буква б), член 6 и, ако е приложимо, съгласно приложението,
б) като предостави гаранция за финансирането на подвижния състав, използван за изпълнението на договора за обществена услуга, при пазарна цена или като част от договора за обществена услуга съгласно член 4, параграф 1, буква б), член 6 и, ако е приложимо, съгласно приложението. Такава гаранция може да обхваща риска във връзка с остатъчната стойност, като се спазват съответните правила за държавните помощи, когато такива са приложими,	б) като предостави гаранция за финансирането на подвижния състав, използван за изпълнението на договора за обществена услуга, при пазарна цена или като част от договора за обществена услуга съгласно член 4, параграф 1, буква б), член 6 и, ако е приложимо, съгласно приложението. Такава гаранция може да обхваща риска във връзка с остатъчната стойност, като се спазват съответните правила за държавните помощи, когато такива са приложими,
в) като се ангажира в договора за обществени услуги да изкупи подвижния състав след изтичането на договора на пазарна цена,	в) като се ангажира в договора за обществени услуги да изкупи подвижния състав след изтичането на договора на пазарна цена,
	г) като установи сътрудничество със съседните местни власти, за да разполага с по-голям парк от подвижен състав;
	д) като поиска участие на тяхната държава членка за един от начините за покриване на остатъчната стойност на подвижния състав.
(…)	(…)

Изложение на мотивите

Не трябва да се изключва нито един местен метод на финансиране (гаранция, поемане на контрола, пряко закупуване или други). Държавите обаче не трябва да се освобождават от отговорностите си и да прехвърлят тежестите върху местните власти. Законодателната и регулаторна рамка трябва да стимулира пазара на подвижен състав, като поощрява по-конкретно икономиите от мащаба и подходящи финансови споразумения.

Изменение 14

COM(2013) 28 final

Член 8, параграф 2а

Текст, предложен от Комисията	Изменение на КР
2а Договорите за обществени услуги за обществен пътнически железопътен превоз, които са сключени пряко между 1 януари 2013 г. и 2 декември 2019 г., могат да останат в сила до изтичането на срока им. Те в никакъв случай обаче не могат да останат в сила след 31 декември 2022 г.	2а Договорите за обществени услуги за обществен пътнически железопътен превоз, които са сключени пряко между 1 Януари 2013 г. датата на влизане в сила на настоящия регламент и 2 декември 2019 г., могат да останат в сила до изтичането на срока им. Те в никакъв случай обаче не могат да останат в сила след 31 декември 2022 г. Тази разпоредба не се прилага към договорите, сключени преди влизането в сила на настоящия регламент.

Изложение на мотивите

Датата на влизане в сила на преразгледания регламент трябва да съответства на датата на влизане в сила на предложените изменения. Тази препоръка не се отнася за договорите, сключени преди това.

Изменение 15

COM(2013) 29 final

Съображение 10

Текст, предложен от Комисията	Изменение на КР
Съществуващите изисквания на Директива 2012/34/ЕС се отнасят само до юридическа, организационна и управленска независимост. Това не изключва изцяло възможността да се запази интегрираността на предприятието, докато тези три категории независимост са гарантирани. Относно независимостта при вземането на решения трябва да се гарантира, че съответните предпазни клаузи изключват възможността интегрираното предприятие да контролира решенията на управителя на инфраструктура.. Същевременно дори стриктното спазване на подобни предпазни клаузи не премахва изцяло всички възможността за дискриминационно поведение спрямо конкурентите, която съществува със самото наличие на вертикално интегрирано предприятие. По-специално, възможността за кръстосано субсидиране все още съществува в интегрираните структури или най-малкото е много трудно за регулаторните органи да упражняват контрол и да привеждат в изпълнение предпазни клаузи, насочени срещу подобно кръстосано субсидиране. Институционално разделяне на управлението на инфраструктурата и на транспортната дейност е най-ефективната мярка за решаване на тези проблеми.	Съществуващите изисквания на Директива 2012/34/ЕС се отнасят само до юридическа, организационна и управленска независимост. Това не изключва ~~изцяло~~ възможността да се запази интегрираността на предприятието, докато ~~тези три категории независимост са~~ е гарантиранна независимостта на управителя и оператора относно основните функции, а именно вземането на решения относно разпределянето на влакови маршрути и относно инфраструктурните такси, гарите, инвестициите и поддръжката. Относно независимостта при вземането на решения трябва да се гарантира, че съответните предпазни клаузи изключват възможността интегрираното предприятие да контролира решенията на управителя на инфраструктура. ~~Същевременно дори стриктното спазване на подобни предпазни клаузи не премахва изцяло всички възможността за дискриминационно поведение спрямо конкурентите, която съществува със самото наличие на вертикално интегрирано предприятие. По-специално, възможността за кръстосано субсидиране все още съществува в интегрираните структури или най-малкото е много трудно за регулаторните органи да упражняват контрол и да привеждат в изпълнение предпазни клаузи, насочени срещу подобно кръстосано субсидиране. Институционално разделяне на управлението на инфраструктурата и на транспортната дейност е най-ефективната мярка за решаване на тези проблеми.~~

Изложение на мотивите

Комисията тръгва от идеологическия постулат, че пълното разделяне на дейностите е най-доброто решение. Това е само един идеологически постулат, който няма място в проекта за директива, която трябва да има неутрален характер.

Изменение 16

COM(2013) 29 final

Член 6, параграф 2

Текст, предложен от Комисията	Изменение на КР
Европейската комисия предлага да се заличи член 6, параграф 2 от Директива 2012/34/ЕС.	*Член 6, параграф 2 от Директива 2012/34/ЕС се изменя, както следва:* За да избегнат непропорционални разходи, свързани с транзакциите, държавите членки могат да предвидят разделянето да налага организирането на обособени отдели в рамките на едно и също предприятие, при условие че в това предприятие работят най-малко 3 000 служители и се извършват дейности, ограничени до местния транспорт с инфраструктура до 150 км.

Изложение на мотивите

Що се отнася до отделянето в институционален план на управлението на инфраструктурите и транспортната дейност, при предприятията, чиято дейност се ограничава изключително до предоставянето на регионални услуги, се препоръчва да се запазят действащите правила. Следва да се отбележи, че в случая на неголеми стопански субекти, предоставящи услуги на специфична инфраструктура, подобно разделение в институционален план би могло да доведе до значително фрагментиране на дружествата и повишение на оперативните разходи, а оттук и на отпусканата им компенсация от публичните средства.

Изменение 17

COM(2013) 29 final

Член 7, параграф 1

Текст, предложен от Комисията	Изменение на КР
Държавите членки гарантират, че управителят на инфраструктура изпълнява всички функции, посочени в член 3, параграф 2 и е независим от всякакви железопътни предприятия.	Държавите членки гарантират, че управителят на инфраструктура изпълнява всички функции, посочени в член 3, параграф 2 и е независим от всякакви железопътни предприятия по отношение на основните функции, а именно вземането на решения за разпределянето на влакови маршрути, инфраструктурните такси, гарите, инвестициите и поддръжката.
С оглед гарантиране независимостта на управителя на инфраструктура, държавите членки се ангажират управителите на инфраструктура да са част от субект, който е правно отделен от всякакви железопътни предприятия.	С оглед гарантиране независимостта на управителя на инфраструктура, държавите членки ~~се ангажират управителите на инфраструктура да са част от субект, който е правно отделен от всякакви железопътни предприятия~~. могат да се организират свободно, в съответствие с принципа на субсидиарност.

Изменение 18

COM(2013) 29 final

Член 7, параграф 5

Текст, предложен от Комисията	Изменение на КР
Когато на датата на влизане в сила на настоящата директива, управителят на инфраструктурата принадлежи на вертикално интегрирано предприятие, държавите членки могат да решат да не прилагат параграфи 2 до 4 от настоящия член. В такъв случай съответната държава членка гарантира, че управителят на инфраструктурата изпълнява всички функции, посочени в член 3, параграф 2, и притежава действителна организационна и управленска независимост от всяко железопътно предприятие в съответствие с изискванията, определени в членове от 7а до 7в.	~~Когато на датата на влизане в сила на настоящата директива, управителят на инфраструктурата принадлежи на вертикално интегрирано предприятие, д~~Държавите членки могат да решат да не прилагат параграфи 2 до 4 от настоящия член. В такъв случай съответната държава членка гарантира, че управителят на инфраструктурата изпълнява всички функции, посочени в член 3, параграф 2, и притежава действителна организационна и управленска независимост от всяко железопътно предприятие в съответствие с изискванията, определени в членове от 7а до 7в.

Изложение на мотивите

Позволява връщане към интегриран модел независимо от положението към момента на влизане в сила на директивата.

Изменение 19

COM(2013) 29 final

Член 7б, параграф 3

Текст, предложен от Комисията	Изменение на КР
3. Управителят на инфраструктура разполага с надзорен съвет, съставен от представители на крайните собственици на вертикално интегрираното предприятие.	3. Управителят на инфраструктура разполага с надзорен съвет, съставен от представители на крайните собственици на вертикално интегрираното предприятие и от представители на компетентните местни и регионални власти, ако те не са вече част от управителния съвет на управителя на инфраструктурата.
(…)	(…)

Изложение на мотивите

Местните и регионалните власти са пълноправни действащи лица в железопътната система. В това си качество те трябва да участват в органите за вземане на решение или в контролните органи на управителя на инфраструктура, който се ползва с естествен монопол. Те са връзката между операторите и крайните ползватели, чиито нужди познават.

Изменение 20

COM(2013) 29 final

Член 7б, параграф 5

Текст, предложен от Комисията	Изменение на КР
5. (…) Прехвърлянето на персонал, различен от посочения в точка в) между управителя на инфраструктура и другите юридически лица във вертикално интегрираното предприятие се допуска само ако е възможно да се гарантира, че няма да има изтичане на чувствителна информация.	5. (…) Прехвърлянето на персонал, различен от посочения в точка в) между управителя на инфраструктура и другите юридически лица във вертикално интегрираното предприятие се допуска. ~~само ако е възможно да се гарантира, че няма да има изтичане на чувствителна информация~~ Съответният персонал, обаче, е длъжен да спазва търговска тайна относно предишната си дейност съгласно приетото за обичайно в търговското право.

Изложение на мотивите

Прилагане на принципа за пропорционалност: понятието „чувствителна информация“ е прекалено неясно, за да попречи на вътрешна мобилност в рамките на железопътните групи. Периодите на въздържане и други „китайски стени“ ще са достатъчни, за да попречат на изтичането на „чувствителната“ информация между филиалите на една и съща железопътна група. Както е прието, обаче, в областта на търговското право, този персонал трябва да бъде задължен да спазва търговска тайна.

Изменение 21

COM(2013) 29 final

В член 7б, се създава нов параграф след параграф 7

Текст, предложен от Комисията	Изменение на КР
	Европейската комисия трябва да установи преди 1 януари 2019 г. точни разпоредби относно мобилните работници, за да предотврати практиките на дъмпинг и конкуренция по отношение на заплатите, като предвиди процедура за специално сертифициране на членовете на екипажа.

Изложение на мотивите

В железопътния сектор трябва да се избегнат практиките на дъмпинг и конкуренция по отношение на заплатите, които се наблюдават в сухопътния и морския сектор.

Изменение 22

COM(2013) 29 final

Член 7в

Текст, предложен от Комисията	Изменение на КР
Процедура за проверка на съответствието	Процедура за проверка на съответствието
1. По искане на държава членка или по своя инициатива Комисията решава дали управителите на инфраструктура, които са част от вертикално интегрирано предприятие отговарят на изискванията на член 7а и член 7б и дали	1. По искане на държава членка или по своя инициатива Комисията решава дали управителите на инфраструктура, ~~които са част от вертикално интегрирано предприятие~~ отговарят на изискванията на член 7, 7а и ~~член~~ 7б и дали

Текст, предложен от Комисията	Изменение на КР
изпълнението на тези изисквания е необходимо, за да се гарантират равни условия за всички железопътни предприятия и липса на нарушаване на конкуренцията на съответния пазар.	изпълнението на тези изисквания е необходимо, за да се гарантират равни условия за всички железопътни предприятия и липса на нарушаване на конкуренцията на съответния пазар.
2. Комисията има право да изиска цялата необходима информация в приемлив срок от държавата членка, в която е установено вертикално интегрираното предприятие. Комисията се консултира с въпросния регулаторен орган или органи и, ако е целесъобразно, с мрежата на регулаторните органи, посочена в член 57.	2. Комисията има право да изиска цялата необходима информация в приемлив срок от съответната държава~~та~~ членка, ~~в която е установено вертикално интегрираното предприятие~~. Комисията се консултира с въпросния регулаторен орган или органи, със заинтересованите компетентни органи и, ~~ако е целесъобразно~~, с мрежата на регулаторните органи, посочена в член 57.
3. Държавите членки могат да ограничат правата на достъп, предвидени в член 10, до железопътни предприятия, които са част от вертикално интегрираното предприятие, към което принадлежи управителят на инфраструктура, ако Комисията информира държавите членки, че не е било отправено искане в съответствие с параграф 1, предстои Комисията да разгледа искането, или ако тя реши, в съответствие с процедурата, посочена в член 62, параграф 2, че:	3. Държавите членки могат да ограничат правата на достъп, предвидени в член 10, до железопътни предприятия, ~~които са част от вертикално интегрираното предприятие, към което принадлежи управителят на инфраструктура~~, ако Комисията информира държавите членки, че не е било отправено искане в съответствие с параграф 1, предстои Комисията да разгледа искането, или ако тя реши, в съответствие с процедурата, посочена в член 62, параграф 2, че:
а) не са дадени подходящи отговори на исканията за информация на Комисията в съответствие с параграф 2 или	а) не са дадени подходящи отговори на исканията за информация на Комисията в съответствие с параграф 2 или
б) въпросният управител на инфраструктура не отговаря на изискванията, посочени в членове 7а и 7б или	б) въпросният управител на инфраструктура не отговаря на изискванията, посочени в членове 7, 7а и 7б или
в) изпълнението на изискванията, посочени в членове 7а и 7б, не е достатъчно, за да се гарантират равни условия за всички железопътни предприятия и отсъствие на нарушаване на конкуренцията в държавата членка, в която е установен съответният управител на инфраструктура.	в) изпълнението на изискванията, посочени в членове 7, 7а и 7б, не е достатъчно, за да се гарантират равни условия за всички железопътни предприятия и отсъствие на нарушаване на конкуренцията в държавата членка, в която е установен съответният управител на инфраструктура.
Комисията взема решение в рамките на приемлив период от време.	Комисията взема решение в рамките на ~~приемлив период от време~~30 работни дни.
4. Въпросната държава членка може да поиска Комисията да отмени решението си, упоменато в параграф 3, в съответствие с процедурата, посочена в член 62, параграф 2, в случай че държавата членка докаже удовлетворително пред Комисията, че причините за решението вече не съществуват. Комисията взема решение в рамките на приемлив период от време.	4. Въпросната държава членка може да поиска Комисията да отмени решението си, упоменато в параграф 3, в съответствие с процедурата, посочена в член 62, параграф 2, в случай че държавата членка докаже удовлетворително пред Комисията, че причините за решението вече не съществуват. Комисията взема решение в рамките на ~~приемлив период от време~~30 работни дни.
5. Без да се засягат разпоредбите на параграфи 1 до 4, постоянното съответствие с изискванията, посочени в членове 7а и 7б, се контролира от регулаторния орган, посочен в член 55. Всеки заявител има право да подаде жалба до регулаторния орган, ако смята, че тези изисквания не се спазват. При такава жалба регулаторният орган следва да вземе решение в сроковете, посочени в член 56, параграф 9, относно всички необходими мерки за разрешаване на проблема.	5. Без да се засягат разпоредбите на параграфи 1 до 4, постоянното съответствие с изискванията, посочени в членове 7, 7а и 7б, се контролира от регулаторния орган, посочен в член 55. Всеки заявител има право да подаде жалба до регулаторния орган, ако смята, че тези изисквания не се спазват. При такава жалба регулаторният орган следва да вземе решение в сроковете, посочени в член 56, параграф 9, относно всички необходими мерки за разрешаване на проблема.

Изложение на мотивите

Комисията дискриминира вертикално интегрираните предприятия. Проверките, извършвани от Комисията, следва да имат един и същ обхват за интегрираните предприятия и за отделените предприятия. Като всеки регулаторен орган Комисията трябва да бъде обвързана с точни срокове, за да се увеличи правната сигурност за всички действащи лица.

Изменение 23

COM(2013) 29 final

Член 7г, параграф 1

Текст, предложен от Комисията	Изменение на КР
Координационен комитет	Координационен комитет
1. Държавите членки гарантират, че управителите на инфраструктура създават и организират координационни комитети за всяка мрежа. Членството в подобен комитет е отворено най-малко за управителя на инфраструктура, за известни заявители по смисъла на член 8, параграф 3 и, по тяхно искане, за потенциалните заявители, техните представителни организации, представители на потребителите на товарните и пътническите железопътни транспортни услуги и, когато е уместно, за регионалните и местните органи. Представители на държавите членки и съответния регулаторен орган биват канени на срещите на координационния комитет като наблюдатели.	1. Държавите членки гарантират, че управителите на инфраструктура създават и организират координационни комитети за всяка мрежа, било то национална, регионална или местна. Членството в подобен комитет е отворено най-малко за управителя на инфраструктура, за известни заявители по смисъла на член 8, параграф 3 и, по тяхно искане, за потенциалните заявители, техните представителни организации, представители на потребителите на товарните и пътническите железопътни транспортни услуги и, ~~когато е уместно~~, на заинтересованите регионални~~те~~ и местни~~те~~ органи. Представители на държавите членки и съответния регулаторен орган биват канени на срещите на координационния комитет като наблюдатели.

Изложение на мотивите

Като основни действащи лица в транспортната политика, регионалните и местните власти трябва задължително да бъдат част от координационния комитет.

Изменение 24

COM(2013) 29 final

Член 7д, параграф 1

Текст, предложен от Комисията	Изменение на КР
Европейска мрежа на управителите на инфраструктура	Европейска мрежа на управителите на инфраструктура
1. Държавите членки гарантират, че управителите на инфраструктура участват и си сътрудничат в мрежа, с оглед развитието на железопътната инфраструктура на ЕС, в частност, за да се гарантира навременното и ефективно прилагане на трансевропейската транспортна мрежа, включително на основните коридори на мрежата, на коридорите за железопътен товарен превоз в съответствие с Регламент (ЕС) № 913/2010 и с плана за разгръщане на Европейската система за управление на железопътното движение (ERTMS), установен с Решение № 2012/88/ЕС.	1. В срок от две години след въвеждането на настоящата директива Ддържавите членки ~~гарантират~~изискват управителите на инфраструктура да участват и да си сътрудничат в мрежа, с оглед развитието на железопътната инфраструктура на ЕС, в частност, за да се гарантира навременното и ефективно прилагане на трансевропейската транспортна мрежа, включително на основните коридори на мрежата, на коридорите за железопътен товарен превоз в съответствие с Регламент (ЕС) № 913/2010 и с плана за разгръщане на Европейската система за управление на железопътното движение (ERTMS), установен с Решение № 2012/88/ЕС, и ефективността на регионалното железопътно сътрудничество на трансгранично равнище.
Комисията е член на мрежата. Тя координира и подпомага работата на мрежата и ѝ представя препоръки, когато това е целесъобразно. Тя осигурява активното сътрудничество между съответните управители на инфраструктура.	Комисията е член на мрежата. Тя координира и подпомага работата на мрежата и ѝ представя препоръки, когато това е целесъобразно. Тя осигурява активното сътрудничество между съответните управители на инфраструктура. Тя докладва най-малко на всеки две години за напредъка на мрежата пред Комитета на регионите и пред мрежата на регулаторните органи, посочена в член 57.

Изложение на мотивите

Европейската мрежа на управителите на инфраструктури представлява възможност да се разглеждат на подходящото равнище всякакви трансгранични оперативни проблеми. Местните власти трябва да бъдат включени в този процес. Освен това мрежата на регулаторните органи следва да бъде информирана за развитието, настъпващо в мрежата на управителите на инфраструктура.

Изменение 25

COM(2013) 29 final

Създава се нов член след член 7д

Текст, предложен от Комисията	Изменение на КР
	Управителят на инфраструктура посочва от своя състав представител, който да отговаря за връзките с местните и регионалните власти. Този представител трябва да може в петдневен срок да отговаря, от името на управителя на инфраструктура, на въпросите на орган на местната или регионалната власт.

Изложение на мотивите

Увеличаването на компетенциите на управителите на инфраструктура трябва да бъде придружено от подлагането им на по-голяма отчетност на международно равнище посредством мрежата на управителите на инфраструктура, но също така и на местно равнище. Изпълнявайки истинска роля на „едно гише“ лицето, отговорно за контактите с местните и регионалните власти, трябва да може да реагира бързо на отправяните към него въпроси.

Изменение 26

COM(2013) 29 final

В член 10 се създава нов параграф след параграф 2

Текст, предложен от Комисията	Изменение на КР
	За да се гарантира недискриминационният достъп до гарите, управителите на гари и на техните перони предоставят на операторите и на всички клиенти формуляр за жалба, който е достъпен онлайн. Регулаторните органи и заинтересованите компетентни органи получават годишен доклад относно жалбите.

Изложение на мотивите

Наличието на недискриминационен достъп трябва да може да бъде оценявано на редовни интервали, по-специално от местните и регионалните власти, които имат интерес на ползвателите да се предлагат качествени транспортни услуги.

Изменение 27

COM(2013) 29 final

Член 11, параграф 2

Текст, предложен от Комисията	Изменение на КР
За да се определи дали икономическото равновесие на даден договор за предоставяне на обществени услуги би било нарушено, съответният (съответните) регулаторен орган(и), посочен(и) в член 55, извършва(т) обективен икономически анализ и основава решението си на предварително определени критерии. Те определят това след отправено искане от някой от субектите по-долу, представено в срок от един месец след обявяването на планирана услуга за превоз на пътници, посочена в член 38, параграф 4:	За да се определи дали икономическото равновесие на даден договор за предоставяне на обществени услуги би било нарушено, съответният (съответните) регулаторен орган(и), посочен(и) в член 55, извършва(т) обективен икономически анализ и основава решението си на предварително определени критерии. Те определят това след отправено искане от някой от субектите по-долу, представено в срок от ~~един~~два месеца след обявяването на планирана услуга за превоз на пътници, посочена в член 38, параграф 4:

Текст, предложен от Комисията	Изменение на КР
а) компетентния орган или компетентните органи, които са възложили договора за обществени услуги;	а) компетентния орган или компетентните органи, които са възложили договора за обществени услуги;
б) всеки друг заинтересован компетентен орган, който има право да ограничи достъпа по настоящия член;	б) всеки друг заинтересован компетентен орган, който има право да ограничи достъпа по настоящия член;
в) управителя на инфраструктура;	в) управителя на инфраструктура;
г) железопътното предприятие, изпълняващо договора за обществени услуги.“;	г) железопътното предприятие, изпълняващо договора за обществени услуги.“;

Изложение на мотивите

Срокът от един месец е твърде кратък, за да се отправят възражения срещу нова транспортна услуга, която засяга икономическото равновесие на даден договор за обществена услуга.

Изменение 28

COM(2013) 29 final

Член 13а, параграф 1

Текст, предложен от Комисията	Изменение на КР
Общи схеми за информация и интегрирана продажба на билети	Общи схеми за информация и интегрирана продажба на билети
1. Без да се засягат разпоредбите на Регламент (ЕО) № 1371/2007 и Директива 2010/40/ЕС държавите членки могат да изискват железопътните предприятия, извършващи вътрешни услуги за превоз на пътници да участват в обща схема за информация и интегрирана продажба на билети за издаване на билети, директни билети и за извършване на резервации или да решат дали да дадат правомощия на компетентните органи за създаване на подобна схема. В случай, че такава схема бъде въведена, държавите членки гарантират, че тя няма да изкривява пазарните принципи или да внася неравнопоставеност между железопътните предприятия и че се ръководи от публично или частно юридическо лице, или от сдружение на всички железопътни предприятия, предоставящи услуги за превоз на пътници.	1. Без да се засягат разпоредбите на Регламент (ЕО) № 1371/2007 и Директива 2010/40/ЕС държавите членки ~~могат да~~ изискват железопътните предприятия, извършващи вътрешни услуги за превоз на пътници да участват в обща схема за информация и интегрирана продажба на билети за издаване на билети, директни билети и за извършване на резервации или да решат дали да дадат правомощия на компетентните органи за създаване на подобна схема. ~~В случай, че~~Когато такава схема бъде въведена, държавите членки гарантират, че тя няма да изкривява пазарните принципи или да внася неравнопоставеност между железопътните предприятия и че се ръководи от публично или частно юридическо лице, или от сдружение на всички железопътни предприятия, предоставящи услуги за превоз на пътници. Представители на местните и регионалните власти присъстват на заседанията на това юридическо лице или сдружение и участват пълноправно във вземането на решения.

Изложение на мотивите

Този член представлява правното основание на целта на регионите да хармонизират системата за продажба на билети в условията на пазарна конкуренция. Това им дава възможност да потърсят решение на различните проблеми, възникнали в системите за продажба на билети в гарите, управлявани от традиционните оператори.

Изискването за участие на предприятия, извършващи вътрешни услуги, в една национална информационна система, би трябвало да бъде задължително, тъй като развитието на свързаните услуги е основен фактор за подобряване на привлекателността на колективния транспорт, включително железопътния. По тази причина местните власти би трябвало да участват в управителните органи на системата.

Изменение 29

COM(2013) 29 final

В член 59 се създава нов параграф след параграф 3

Текст, предложен от Комисията	Изменение на КР
	Разпоредбите на членове 7 и 7а до 7в не се прилагат за вертикално интегрираните предприятия, които управляват инфраструктури от по-малко от 150 км или предоставят изключително железопътни услуги на кратки разстояния, когато тези услуги са част от помощното управление на морски и вътрешни пристанищни инфраструктури, без да се засяга член 13, параграф 3 от настоящата директива и превозът на стоки на кратки разстояния, наречен „short-liner“.

Изложение на мотивите

Това изменение има за цел да изключи от обхвата на членове 7 и 7а до 7в малките железопътни мрежи, както и железопътните дейности на кратки разстояния, които дават възможност да се отговори на нуждите на някои райони, както и на по-слаборазвитите от тях. Припомня се и принципът за недискриминационен достъп до съоръженията, способстващи ползването на услугите.

Изменение 30

COM(2013) 29 final

В член 59 се създава нов параграф след параграф 3

Текст, предложен от Комисията	Изменение на КР
	Разпоредбите на членове 7 и 7а до 7в не се прилагат за вертикално интегрираните предприятия, които управляват специфичните инвестиционни проекти, посочени в член 32, параграф 3 от настоящата директива, подложени на пряката конкуренция на други видове транспорт.

Изложение на мотивите

Това изменение, в съответствие с други разпоредби на Директива 2012/34/ЕС, цели да се изключат от обхвата на членове 7 и 7а до 7в специалните случаи на „специфични инвестиционни проекти“, чиято рентабилност се гарантира само в твърде дългосрочен план.

Изменение 31

COM(2013) 27 final

Съображение 29

Текст, предложен от Комисията	Изменение на КР
(29) За да се гарантира ефективното изпълнение на функциите на Агенцията, държавите членки и Комисията следва да бъдат представени в управителен съвет, на който са предоставени необходимите правомощия, включително за изготвяне на бюджета и одобряване на годишните и многогодишните работни програми.	(29) За да се гарантира ефективното изпълнение на функциите на Агенцията, държавите членки и Комисията следва да бъдат представени в управителен съвет, на който са предоставени необходимите правомощия, включително за изготвяне на бюджета и одобряване на годишните и многогодишните работни програми, теми, по които Комитетът на регионите и представителните организации трябва да бъдат консултирани.

Изложение на мотивите

Мрежата на представителните организации от железопътния сектор и Комитетът на регионите трябва да бъдат консултирани по годишната и многогодишната работна програма на Европейската железопътна агенция, защото ги засягат както резултатите от работата на Агенцията, така и работните ѝ приоритети.

Изменение 32

COM(2013) 27 final

Член 33, параграф 5

Текст, предложен от Комисията	Изменение на КР
Националните органи, отговорни за издаване на посочените в параграф 2, букви в) и г) лицензи и сертификати, уведомяват Агенцията в срок от един месец за всяко отделно решение, свързано с издаването, подновяването, изменението или отмяната на такива лицензи и сертификати.	Националните органи, отговорни за издаване на посочените в параграф 2, букви в) и г) лицензи и сертификати, уведомяват Агенцията в срок от един месец за всяко отделно решение, свързано с издаването, подновяването, изменението, отказа или отмяната на такива лицензи и сертификати, с мотивирана обосновка на решенията. Агенцията потвърждава или отхвърля всяко едно решение в срок от един месец, след консултация със заинтересованите страни.

Изложение на мотивите

Целта е да се избегне възможността националните власти да нарушат процедурите за обжалване на техните решения пред Съда на Европейския съюз. Затова би трябвало Европейската железопътна агенция да се включи в потвърждаването или отхвърлянето на националните решения, които противоречат на духа на единното европейско железопътно пространство.

Изменение 33

COM(2013) 27 final

Член 48, параграф 5

Текст, предложен от Комисията	Изменение на КР
5. Управителният съвет също така приема и актуализира стратегическа многогодишната работна програма до 30 ноември всяка година. Взема се предвид становището на Комисията. Провеждат се консултации по проекта с Европейския парламент и мрежите, посочени в член 34. Приетата многогодишна работна програма се изпраща на държавите членки, Европейския парламент, Съвета, Комисията и мрежите, посочени в член 34.	5. Управителният съвет също така приема и актуализира стратегическа многогодишната работна програма до 30 ноември всяка година. Взема се предвид становището на Комисията. Провеждат се консултации по проекта с Европейския парламент, Комитета на регионите и мрежите, посочени в член 34. Приетата многогодишна работна програма се изпраща на държавите членки, Европейския парламент, Съвета, Комисията, Комитета на регионите и мрежите, посочени в член 34.

Изложение на мотивите

Комитетът на регионите би трябвало да бъде консултиран по многогодишната работна програма на Европейската железопътна агенция, тъй като местните и регионалните власти участват във финансирането на подвижния състав и имат пряк интерес от подобряването на оперативната съвместимост и безопасността.

Изменение 34

COM(2013) 27 final

Член 54, параграф 1

Текст, предложен от Комисията	Изменение на КР
1. Жалба пред апелативния съвет може да се подаде срещу решения, взети от Агенцията съгласно членове 12, 16, 17 и 18.	1. 1. Жалба пред апелативния съвет може да се подаде срещу решения, взети от Агенцията съгласно членове 12, 16, 17 и 18 или срещу липса на действия в определените срокове.

Изложение на мотивите

В случай, че Агенцията не реагира или не вземе решение своевременно, трябва да има възможност за обжалване.

Изменение 35

COM(2013) 27 final

Член 56, параграф 1

Текст, предложен от Комисията	Изменение на КР
1. Когато разглежда жалбата, апелативният съвет действа бързо. Той приканва толкова често, колкото е необходимо, страните в производството по обжалване да представят в определен срок забележки по издадените от него уведомления или по съобщения на други страни в производството по обжалване. Страните в производството по обжалване имат право на устни изказвания.	1. Когато разглежда жалбата, апелативният съвет действа бързо. Той приканва толкова често, колкото е необходимо, страните в производството по обжалване да представят в определен срок забележки по издадените от него уведомления или по съобщения на други страни в производството по обжалване. Страните в производството по обжалване имат право на устни изказвания. Апелативният съвет разглежда всички жалби и, в зависимост от случая, изисква съответната информация и провежда консултации със заинтересованите страни в едномесечен срок, считано от получаването на жалбата. Той е длъжен да се произнесе по всяка жалба и приема необходимите мерки за отстраняване на нередностите, като информира заинтересованите страни за обоснованото си решение в разумен срок, определен предварително и във всички случаи не по-дълъг от два месеца, считано от получаването на цялата необходима информация. При отсъствие на действия от страна на Агенцията в предвидения срок Апелативният съвет може да постанови задължителна мярка, при необходимост обвързана с финансова санкция.

Изложение на мотивите

Важно е да се изготвят в подробности процедурите и сроковете, които ще прилага Апелативният съвет при разглеждането на отправяните към него жалби (например моментът, в който искането се счита за получено, би трябвало да бъде точно определен, с оглед на това да бъде изчислен срокът за започване на производството).

С оглед на изпълнението на решенията на Апелативния съвет, би трябвало да му бъдат вменени специални правомощия, например правото да се разпорежда или да налага финансови санкции (наказания), по-специално в случая на неправомерно бездействие в рамките на установените срокове.

Изменение 36

COM(2013) 27 final

След член 77 се създава нов член

Текст, предложен от Комисията	Изменение на КР
	1. Агенцията взема решенията си в съответствие с разпоредбите на членове 12, 16, 17 и 18, считано от [2 години след влизането в сила на настоящия регламент]. До тази дата държавите членки продължават да изпълняват приложимите законови и нормативни разпоредби.

Текст, предложен от Комисията	Изменение на КР
	2. По време на допълнителен преходен период от 42 месеца, считано от датата, посочена в параграф 1, пържавите членки продължават да издават сертификати и разрешителни чрез дерогация на разпоредбите на членове 12, 16, 17 и 18, при условията, посочени от Комисията в правилата, определени за тяхното прилагане в съответствие с член 75. Преди издаването на решенията, Агенцията трябва да прецени дали: — това би намалило равнището на железопътната сигурност и/или — това би представлявало произволна дискриминация или прекалено ограничаване на железопътна транспортна услуга. Агенцията може да поиска от съответните национални служби за сигурност да променят решението, да прекратят прилагането му или да го оттеглят. Ако националната служба за сигурност откаже действия, Агенцията може да внесе въпроса за разглеждане от Комисията или от Комитета, посочен в член 75.

Изложение на мотивите

Въз основа на модела на преходния период на Европейска агенция за авиационна безопасност по отношение на отговорността за одобрението на въздухоплавателните средства, би трябвало да се предвиди осигуряването на механизъм за Европейската железопътна агенция, който да позволи постепенното наемане на допълнителен персонал и обучението му във връзка с новите задачи.

Изменение 37

COM(2013) 30 final

Приложение I, т. 4.2

Текст, предложен от Комисията	Изменение на КР
	3. **Контрол на разходите** Анализът на разходите и ползите, произтичащи от предложените мерки, ще вземе предвид освен другото, също и: — разходите за предложената мярка, — ползите за оперативната съвместимост на разширяване на обхвата по отношение на определени подкатегории мрежи и превозни средства, — намалението на капиталовите разходи и такси поради икономии от мащаба и по-доброто използване на превозните средства, — намалението на оперативните разходи за инвестиции и поддържане поради повишената конкуренция между производителите и дружествата по поддържането, — предимствата от екологичен характер, дължащи се на техническо усъвършенстване на железопътната система, — повишаване на безопасността при експлоатацията. В допълнение тази оценка ще посочи вероятното въздействие за всички участващи оператори и икономически агенти, сред които местните и регионалните власти.

Изложение на мотивите

Този пасаж от действащата директива (приложение I, точка 4.2), трябва да бъде включен в текста ѝ отново, което ще позволи във връзка с всяка техническа спецификация за оперативна съвместимост да се извършва оценка на разходите и очакваните ползи от планираните технически решения. Това ще даде възможност да се реализират по-жизнеспособни решения, най-вече в полза на местните и регионалните власти.

Брюксел, 8 октомври 2013 година

Председател
на Комитета на регионите
Ramón Luis VALCÁRCEL SISO