

BG

BG

BG



ЕВРОПЕЙСКА КОМИСИЯ

Брюксел, 17.9.2010
COM(2010) 474 окончателен

СЪОБЩЕНИЕ НА КОМИСИЯТА

относно

изграждането на единно европейско железопътно пространство

СЪОБЩЕНИЕ НА КОМИСИЯТА

относно

изграждането на единно европейско железопътно пространство

1. ВЪВЕДЕНИЕ

1.1 Контекст

През последните две десетилетия железопътният транспорт в Европа се развиваше предимно в рамките на националните граници, като всяка държава налагаше своята собствена железопътна система въз основа на съображения от местен характер, при което националната промишленост и железопътните компании приемаха свои собствени технически и експлоатационни стандарти. Това развитие доведе до структурно раздробяване на европейската железопътна система, което и в настоящия момент продължава да е сред основните пречки за изграждането на единно европейско железопътно пространство. Това раздробяване води до сериозни проблеми по отношение на ефикасността, гъвкавостта и надеждността особено за товарния транспорт, както и до високи експлоатационни разходи, които не позволяват на железопътния транспорт да се превърне в сериозна конкуренция на другите видове транспорт и обезкуражават потенциални нови частни инвеститори, опитващи се да се установят на този пазар.

След продължителен период на спад, от 2000 г. насам броят на пътниците и обемите на превозените товари в европейския железопътен сектор започна да се увеличава и дялът на сектора в общия обем на превозите успя да се стабилизира. Резкият спад на заетостта в железопътния сектор също забави темпото си преди настъпването на кризата, като работните места, загубени в организациите на бившите държавни монополисти, бяха отчасти компенсирани от работни места в новосъздадени железопътни и обслужващи предприятия. Безопасността също се подобри значително. Средният брой на пътниците, загинали при инциденти в железопътния сектор, спадна в държавите от групата ЕС-15 от 104 в периода 2000—2002 г. до 47 в периода 2005—2007 г.; сходни тенденции бяха наблюдавани в повечето държави от групата ЕС-12.

Независимо от тези наблюдавани тенденции се оказва невъзможно увеличаването на общия дял на този вид транспорт в съответствие с целите, поставени в Бялата книга за транспорта от 2001 г. Освен това развитието на пазарния дял на бившите държавни монополисти и на новите участници на пазара показва, че очакваните ефекти от отварянето на пазара се реализират бавно. Докато пазарният дял на предприятията, непринадлежащи към групата на бившите държавни монополисти, надвиши 40 % в товарния железопътен транспорт в три държави-членки (Румъния, Обединеното кралство и Естония) в края на 2008 г., в много държави-членки все още съществуват монополни позиции при услугите както за товарните, така и за пътническите превози. В страните, където отварянето на пазара протече по-бързо и новите участници

завоюваха по-големи пазарни дялове, пазарът на товарните превози като цяло стана по-стабилен.

Проблемите с качеството обаче (особено във връзка с надеждността) означават, че железопътният сектор изпитва затруднения да запази настоящата си позиция в рамките на транспортната система в ЕС и още повече да я подобри, въпреки потенциала за растеж с оглед на ограниченията от екологичен характер, успехите на железопътния сектор в други части на света и предполагаемото търсене на железопътни услуги от страна на граждани и превозвачи.

1.2. Еволюция на железопътния транспорт в ЕС

След резкия спад от 526,3 милиарда tkm (тонкилометра) през 1990 г. на 403,7 милиарда tkm през 2000 г. (дължащ се основно на силните отрицателни тенденции в държавите от групата ЕС-12), обемът на товарните железопътни превози в ЕС-27 се увеличи до 453,1 милиарда tkm през 2007 г. (+12,2 %). По подобен начин, след силен спад през 90-те години на миналия век (от 420,1 милиарда pkm (пътникокилометра) през 1990 г. на 370,7 милиарда pkm през 2000 г., дължащ се отново предимно на развитието в държавите от групата ЕС-12), обемът на пътническите железопътни превози в ЕС-27 нарасна до 395,3 милиарда pkm през 2007 г. (+6 %), независимо от продължаващото намаляване в Централна и Източна Европа (-18,4 % в ЕС-12).

Обем на товарните и пътническите железопътни превози

в милиарди

	1990 г.		2000 г.		2007 г.	
	Товари (tkm)	Пътници (pkm)	Товари (tkm)	Пътници (pkm)	Товари (tkm)	Пътници (pkm)
ЕС-15	256,5	268,9	257,1	309,4	297,1	345,2
ЕС-12	269,8	151,2	146,6	61,4	156	50,1
ЕС-27	526,3	420,1	403,7	370,7	453,1	395,3

В резултат на положителната тенденция в периода 2000—2007 г. делът на железопътните превози в общия обем на превозите в ЕС в общи линии се запазил на равнището от 2000 г. При товарните превози железопътният транспорт продължава да има дял около 11 % от общия обем на превозите в ЕС. При вътрешните товарни превози, т.е. без превози по въздух и по вода, делът на железопътния транспорт е малко над 17 %. При пътническите превози делът на железопътния транспорт в общия обем на превозите в ЕС остава непроменен — около 6 %. Ако се вземат предвид само превозите по суша, делът на железопътните пътнически превози е около 7 %.

Данните за 2008 г. сочат спад на общия обем на товарните превози за всички видове транспорт с около 2 %, предимно в резултат на настъпилата през втората половина на същата година икономическа криза. При пътническите превози, железопътният транспорт успя да увеличи минимално дела си основно за сметка на надвишаващото средните стойности нарастване в областта на високоскоростните превози. Макар че всички видове товарни превози бяха сериозно засегнати от развитието през 2008 г., изглежда че спадът вследствие на задълбочаването на кризата през 2009 г. е бил малко по-голям при железопътните превози, отколкото при другите видове транспорт. Делът на железопътния транспорт в общия обем на товарните превози вероятно е

намалял в краткосрочен план. Дейностите по обслужване на пътници, по-специално служебните пътувания, също намаляха през 2009 г., но състоянието на железопътния транспорт не изглежда много по-лошо от това на другите видове транспорт. Настоящият икономически климат изостри някои от структурните слабости на железопътния пазар и ускори консолидирането в сектора, при което през 2008 и 2009 г.¹ бившите държавни монополисти погълнаха много от новосъздадените оператори, предлагащи товарни превози.

1.3. Цели на железопътната политика на ЕС

Железопътният транспорт е екологичен вид транспорт, който може да допринесе за налагане на нови форми на мобилност, които са енергийно ефективни и ограничават рисковете от задълбочаване на замърсяването, задръстванията и (особено, ако се използва електроенергия от неизкопаеми източници) изменението на климата. Той може да предложи висококачествени, надеждни, безопасни и сигурни услуги и по този начин да улесни устойчивото развитие на европейската икономика.

Както показва кризата, предизвикана от облака от вулканична пепел, продължаването на развитието на различните видове транспорт е жизненоважно значение за осигуряването на устойчивост на европейската транспортна система, от която зависи нашата икономика. Това разнообразие е важно също и за осигуряването на разнообразни варианти за решаване на проблемите във връзка с изменението на климата и енергийната сигурност. Европейските производители са водещи при железопътните технологии, особено в областта на високоскоростните технологии. Силният европейски железопътен сектор е от решаващо значение за демонстрирането на този факт и за налагането на европейската технология на други пазари.

Поради това една от най-важните цели не само на транспортната политика на ЕС, а и на икономическата политика в широк смисъл е да се гарантира, че потенциалът за развитие на железопътния сектор ще бъде напълно оползотворен.

С оглед на тези цели Европейският съюз трябва да изгради единно европейско железопътно пространство, основаващо се на интегрирана инфраструктурна мрежа и оперативно съвместимо оборудване и позволяващо безпрепятствени транспортни услуги в цяла Европа и между съседни държави. Тогава всички европейски железопътни оператори ще бъдат в състояние да предлагат ефикасни услуги, отговарящи на очакванията на пътниците и предприятията, и да се конкурират по-добре с алтернативни видове транспорт, по-специално по отношение на цени, гъвкавост, времетраене и точност на превозите.

За насърчаване на конкуренцията в железопътния сектор и на неговата екологичност въз основа на вече постигнатото са необходими допълнителни мерки, които трябва да бъдат взети като част от съгласувана стратегия за насърчаване на развитието на ефективна железопътна структура в ЕС, за създаване на привлекателен и действително отворен пазар в железопътния сектор, за премахване на административните и техническите препятствия и за

¹ COM(2009) 676, 18.12.2009 г., стр. 15.

създаване на условия за постигане на равнопоставеност с други видове транспорт. Настоящото съобщение дава принципна идея за тази стратегия.

2. НАСЪРЧАВАНЕ НА РАЗВИТИЕТО НА ЕФЕКТИВНА ЖЕЛЕЗОПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА

В много държави-членки инвестициите за развитие на железопътната инфраструктура и за нейната поддръжка продължават да са недостатъчни. В много случаи качеството на съществуващата инфраструктура продължава да спада. Трансграничните връзки, включително и тези към железопътните мрежи на съседни държави, остават недостатъчни. Положението е особено сериозно в Централна и Източна Европа. Лошата поддръжка, бавното модернизиране и нарастващият брой тесни места в мрежата имат пряко въздействие върху конкурентоспособността на целия сектор. В този контекст политиката на Европейската комисия цели мобилизирането на международни, европейски, национални и частни инвестиции за разработването на нови железопътни проекти, за да се гарантира адекватна поддръжка и оптимално състояние на съществуващата инфраструктура чрез подходяща финансова среда, насърчаваща инвестициите на държавите-членки и страните кандидатки в железопътния сектор, и да се улесни приспособяването на инфраструктурата към растящия брой специални изисквания, по-конкретно към тези за развитие на високоскоростни мрежи за пренос на товари.

2.1. Мобилизиране на средства за развитие на железопътната инфраструктура

Като цяло само малка част от инвестициите на държавите-членки в инфраструктурата са насочени към железопътния сектор, като пътната инфраструктура продължава да получава лъвския дял от тях. Този дисбаланс е особено забележим в Централна и Източна Европа. Поради това Европейският съюз реши да отдели съществена част от своя транспортен бюджет за развитието на железопътната инфраструктура. Преки намеси от този род могат да решат проблемите с липсващата понастоящем оперативна съвместимост на националните железопътни мрежи и съществуващите тесни места в трансграничните участъци. Те ясно ще усилят въздействието на инвестициите на държавите-членки. Според действащата понастоящем финансова рамка за периода 2007—2013 г. голямата част от финансирането на проектите от трансевропейска транспортна мрежа (TEN-T) е посветено на развитието на железните пътища (над 63 % от инвестициите в TEN-T: 246 милиона EUR от общо 390 милиона). Делът на посветените на железопътни теми инвестиции при приоритетните проекти по TEN-T е дори още по-висок (над 83 % от общия бюджет, като за периода 2007—2013 г. това са 129 милиона EUR). Съществен е обаче и приносът на други инструменти на ЕС към финансирането на железопътния сектор, особено в Централна и Източна Европа — Кохезионния фонд, Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Европейската инвестиционна банка. Около 82 милиарда EUR от бюджетите на Структурния и Кохезионния фонд на ЕС (23,8 % от общия бюджет) ще бъдат инвестирани в транспорта за периода 2007—2013 г., като 23,6 милиарда от тях са предвидени за железопътната инфраструктура. В страни, участващи в процеса на разширяване, и в съседни държави финансирането може да се осъществи

съответно чрез Инструмента за предприсъединителна помощ (ИПП) и Инструмента за европейско съседство и партньорство (ИЕСП).

Бъдещото увеличаване на преките инвестиции на ЕС за развитие на железопътна инфраструктура ще зависи по необходимост от следващата многогодишна финансова рамка и от възможността за разработване на нови инструменти за финансиране, за да бъдат мобилизирани допълнителни ресурси в този контекст. Комисията ще определи своя подход в Бялата книга за бъдещата транспортна политика на ЕС, чието издаване предстои.

2.2. Осигуряване на качеството на железопътната инфраструктура чрез подходяща финансова среда

В своето съобщение за многогодишните договори за качеството на железопътната инфраструктура² от 2008 г. Комисията определи мерките, които държавите-членки и управителите на инфраструктура следва да предприемат, за да гарантират устойчиво финансиране на съществуващата железопътна инфраструктура. Особено публичното финансиране следва да бъде съгласувано със средносрочните и дългосрочните инвестиционни стратегии и да съвместява по правило принципа на финансовото равновесие с таксуването въз основа на преките разходи на експлоатация на допълнителен влак (като пълното възстановяване на разходите се прилага само по изключение и при определени условия).

Устойчивото финансиране на железопътна инфраструктура е основна цел на различни промени, предложени от Комисията при преразглеждането на настоящото законодателство на ЕС относно достъпа до пазара. Комисията цели да създаде финансова среда, водеща до ясни задължения за компетентните обществени органи да се ангажират със средносрочни и дългосрочни инвестиционни стратегии, осигуряващи по-предсказуеми възможности за бизнес в железопътния сектор и използващи по-ефективни системи за таксуване, за да създадат мощни стимули за железопътните предприятия да инвестират в нови безопасни, оперативно съвместими и екологични технологии. Всички тези мерки следва да насърчат бъдещото частно и публично финансиране в железопътния сектор на национално равнище.

2.3. Разработване на по-специализирани мрежи

Политиката за TEN-T е от централно значение за развитието на високоскоростните линии и товарната инфраструктура в общоевропейски мащаб. След значителното увеличаване през 90-те години на миналия век дължината на високоскоростна мрежа в Европа се удвои за периода 2001—2007 г., като достигна 5 764 km през 2008 г., като над 2 500 km допълнителни високоскоростни линии се намираха в процес на изграждане в Белгия, Франция, Германия, Италия, Испания и Нидерландия през 2009 г. През 2007 г. високоскоростните железопътни превози съставляваха 23 % от общия обем на пътническия железопътен пазар в ЕС, измерен в пътнически километри, и успешно си възвърнаха изгубени позиции по отношение на автомобилния и въздушния транспорт.

² COM(2008)54, 6.2.2008 г.

По подобен начин товарният железопътен пазар продължава да изисква инфраструктурни и експлоатационни практики, предлагащи по-добри и по-надеждни услуги на товарните оператори. Затова Комисията публикува през септември 2008 г. съобщение, съдържащо подробни насоки и практически предложения за надзор на качеството на товарните железопътни услуги³. Предстои Европейският парламент и Съветът да приемат регламент за създаване на европейска железопътна мрежа за конкурентоспособен товарен транспорт, който бе предложен от Комисията през декември 2008 г. Освен това Комисията ще предложи допълнителни мерки, ако развитието на товарния железопътен пазар продължава да е незадоволително.

Чрез преразглеждането на съществуващото законодателство на ЕС относно достъпа до железопътния пазар Комисията възнамерява да установи финансова среда, подпомагаща публичните и частните инвестиции в железопътния сектор.

Развитието на железопътната инфраструктура изисква също по-широка представа за нови инструменти за финансиране (както публични, така и частни) и мобилизирането на подходящи ресурси в следващата многогодишна финансова рамка.

Освен създаването на европейска железопътна мрежа за конкурентоспособен товарен транспорт Комисията ще разгледа необходимостта от допълнителни мерки за подобряване на качеството на железопътните товарни услуги, в това число и разработването на инструменти за надзор на железопътни оператори и публикуването на показатели за качество.

През 2011 г. Комисията ще представи резултатите от своята текуща работа за по-нататъшното развиване на връзките между трансевропейските транспортни мрежи (TEN-T) и съседните на Европейския съюз държави, както и за интегриране на мрежите на страните кандидатки в мрежата TEN-T.

3. СЪЗДАВАНЕ НА ПРИВЛЕКАТЕЛЕН И ДЕЙСТВИТЕЛНО ОТВОРЕН ЖЕЛЕЗОПЪТЕН ПАЗАР

3.1. Налагане и подобряване на съществуващите правила

Комисията отдавна счита, че едно по-добро функциониране на вътрешния пазар би стимулирало железопътния сектор, така че той да заработи по-ефикасно и да отговаря на нуждите на потребителите. Разработването на законодателството за достъп до железопътния пазар в ЕС например постепенно насърчи отварянето на пазара на основата на действително разделяне управлението на инфраструктурата и транспортните операции. Товарният железопътен транспорт и международният пътнически железопътен транспорт бяха напълно отворени за конкуренция съответно от януари 2007 г. и от януари 2010 г.

Конкуренцията между железопътните предприятия обаче все още е ограничена от различни фактори, произтичащи от протекционистското поведение на исторически обусловените оператори-монополисти и тайните договорки с управителя на инфраструктурата, който, представлявайки естествен монопол,

³ COM(2008)536, 8.9.2008 г.

би следвало да е достъпен по еднакъв и недискриминационен начин за всички участници на пазара. Недостатъчната прозрачност на пазарните условия и неефективното функциониране на институционалната рамка в повечето държави-членки продължават да затрудняват предоставянето на конкурентоспособни железопътни услуги. Съществена за нови участници информация, например относно процедури по кандидатстване или обжалване, все още не може да се набавя лесно и систематично. Оператори, навлизащи на нови пазари, продължават да се сблъскват с дискриминация при получаване на достъп до инфраструктурни и свързани с железопътния транспорт услуги, които често се притежават и експлоатират от бившия държавен монополист.

Регулаторните органи на държавите-членки срещат трудности при изпълнението на своите задачи за надзор на управителите на инфраструктурата, особено при осигуряването на равнопоставеност на новите участници на пазара и при проверката на правилното прилагане на принципите на таксуване и разделяне на счетоводството. Тези трудности често се дължат на недостига на персонал и на други ресурси и могат да се задълбочат в случаи, когато регулаторният орган няма достатъчна независимост по отношение на управителите на инфраструктура, бившия държавен монополист или министерството, упражняващо право на собственост върху бившия държавен монополист. Регламентът за железопътна мрежа за конкурентоспособен товарен транспорт изисква по-тясно сътрудничество между управителите на инфраструктурата в националните отрязъци по протежение на европейските коридори. Това от своя страна изисква паралелно по-тясно сътрудничество между съответните национални регулатори. Опитът, който може да бъде събран в тази област, може да се окаже полезен, ако Комисията реши на по-късен етап да приложи по-интегриран подход към надзора на пазара в единното европейско железопътно пространство. В съществуващото законодателство вече са предвидени някои мерки за решаване на тези въпроси. Но Комисията е наясно, че проблемите ще се окажат устойчиви, ако регулаторната рамка на ЕС не се прилага правилно. Поради това Комисията вече поема инициативата и стартира процедури за нарушение срещу държави-членки, които не прилагат правилно законодателството на ЕС. Изглежда, че е необходимо също да бъдат изяснени и обновени съществуващите правила. Поради това в проекта за директива, приет заедно с настоящото съобщение, Комисията предлага да бъдат изменени съществуващите правила за достъп, така че да се премахнат констатираните пречки за справедливата конкуренция.

Функционирането на публичните пътнически железопътни транспортни услуги също е регулирано чрез законодателството на ЕС. Съществува ясна необходимост от правоприлагане на тези разпоредби, за да се гарантира справедлива конкуренция между железопътните предприятия, особено на разпоредбите, свързани с подходящото равнище на компенсация на публичните услуги.

3.2. Завършване на процеса на отваряне на пазара

Отварянето на пазара няма да бъде завършено, докато европейските железопътни предприятия не получат право да предлагат на своите пътници на вътрешния пазар услуги в целия Европейски съюз. В този контекст Комисията вече започна проучване на вариантите за регулиране с оглед на отварянето на

вътрешния пазар за пътнически услуги. Тъй като много голяма част от пътническите услуги на вътрешния пазар се предлагат по договори за публични услуги, Комисията ще провери също условията за разпределяне на договори за публични услуги за железопътни превози в държавите-членки. В момента се провежда оценка на прилаганите понастоящем практики по Регламент (ЕО) № 1370/2007, влязъл в сила през 2009 г. Тези първоначални дейности, включващи консултации със заинтересовани страни, особено със социални партньори, би трябвало да дадат възможност на Комисията да представи обща оценка на разходите и ползите във връзка с конкуренцията на вътрешния пазар за пътнически превози през 2011 г. и да предприеме впоследствие нова инициатива за допълнително подпомагане на отварянето на пазара най-късно през 2012 г. по силата на настоящото законодателство. В предложението за подобна инициатива Комисията ще включи мерки, гарантиращи, че отварянето на пазара действително подобрява услугите и няма неочаквани отрицателни въздействия.

Чрез преразглеждането на съществуващото законодателство на ЕС относно достъпа до железопътния пазар Комисията възнамерява да премахне пречките за лоялната конкуренция, констатирани от 2001 г. насам.

Комисията ще предложи също отварянето на пазара да бъде разширено и върху вътрешните пътнически превози по договори за публични услуги или по частни договори, при условие че са налице съответни гаранции за качеството.

Въпросът с укрепването на изискванията за институционално разделяне между управителите на инфраструктура и железопътните предприятия и за въвеждането на подходящи институционални мерки за осигуряване на по-интегриран надзор над европейския железопътен пазар също ще бъде разгледан в този контекст.

4. ПРЕМАХВАНЕ НА АДМИНИСТРАТИВНИ И ТЕХНИЧЕСКИ ПРЕПЯТСТВИЯ

4.1. За общ подход към безопасността

Изискванията за безопасност и липсата на оперативна съвместимост все още поставят значителни препятствия пред навлизащите в железопътния пазар на ЕС участници. Тези препятствия произтичат основно от разходите и продължителността на процедурите, прилагани на национално равнище, техните различия в рамките на Европа и липсата на прозрачност и предвидимост.

Комисията вече постави основите за постигане на напредък в тази област, като хармонизира сертификатите за безопасност на железопътни предприятия и въведе общи цели и методи в областта на безопасността. За успешното изпълнение на тези мерки обаче е необходимо преди всичко да бъдат създадени силни, ефикасни и независими национални органи по безопасност (НОБ), които си взаимодействат с цел избягване на излишни и двойни проверки. Поради това Комисията ще продължи да наблюдава съвместимостта на действията на държавите-членки със законодателството на ЕС, регулиращо създаването на такива органи.

Тази законодателна рамка отрежда на Европейската железопътна агенция (ЕЖА) водеща роля в поетапното хармонизиране на националните процеси и процедури за безопасност и в постепенното им заместване с общи методи. Поради това Комисията ще осигури възможност на ЕЖА да изпълни тези задачи. Както беше обявено през септември 2009 г., тя ще провери също как ролята на ЕЖА може да бъде развита постепенно, така че да допълни дейностите на НБО по сертифициране и разрешаване или поне да поеме част от тях. След провеждането на необходимото проучване на осъществимостта, включително на консултации със заинтересованите страни, е възможно Комисията да представи законодателно предложение в близко бъдеще.

4.2. Премахване на препятствията във връзка с оперативната съвместимост

Приемането на хармонизирани и ясни технически спецификации за оперативна съвместимост (ТСОС) е необходимо условие за премахването на съществуващите препятствия. С приемането от Комисията на първия пакет спецификации за конвенционалната железопътна система и за железопътната система за високоскоростни влакове вече беше постигнато много. В близко бъдеще предстои да бъдат приети други важни ТСОС. На този етап всички ТСОС са приложими единствено към трансевропейската мрежа. Европейската железопътна агенция обаче вече получи мандат да подготви разширяването на техния обхват, така че цялата железопътна система би трябвало да бъде обхваната от хармонизирани спецификации до 2013 г.

По отношение на телематичните приложения за пътници и товари, от промишлеността се изисква да създаде интегрирани платформи за комуникация между различните икономически субекти и потребителите. Комисията възнамерява да насърчава своевременното и пълно разгръщане на тези платформи, които имат за цел между другото да предлагат информация или билети на пътниците (например, позволявайки по-добри споразумения за издаване на трансгранични билети), като дават възможност за ефикасна комуникация между различни управители на инфраструктура, железопътни предприятия и други оператори, участващи в експлоатацията на влакове, вагони и интермодални единици.

Очаква се приемането от Комисията на плана за разгръщане на Европейската система за управление на железопътния превоз (ERTMS) през юли 2009 г. и настоящото преразглеждане на политиката за TEN-T да ускорят инсталирането и ефективното използване на най-новото оперативно съвместимо оборудване за управление на движението.

Обаче предвид дългия живот на железопътното оборудване и необходимостта инвестиционните разходи да не надхвърлят равнището, което секторът може да понесе, постигането на оперативна съвместимост е един продължителен процес. При все това, през следващите години Комисията трябва да предприеме стъпки, за да съкрати периода на миграция от наследените системи към европейската целева система въз основа на общи планове за разгръщане, които посочват графика за извеждането от употреба на старите системи и тяхното заместване с оперативно съвместими системи, както това вече беше направено при ERTMS.

Междувременно ЕЖА получи мандат да разработи инструменти, които ще облекчат пускането в експлоатация на съществуващи железопътни превозни средства във всички държави-членки на принципа на взаимното зачитане на националните правила, с цел да се решат проблемите с оперативната съвместимост.

Комисията приема постепенно хармонизирани мерки в областта на безопасността и оперативната съвместимост и предоставя стимули за инсталирането на оперативно съвместимо оборудване с цел да премахне административните и техническите препятствия за търсеците достъп до железопътния пазар на ЕС.

По отношение на процеса за сертифициране за безопасността на железопътни предприятия и разрешаване на въвеждането в експлоатация на железопътни превозни средства изглежда липсват ефективни и хармонизирани механизми за вземане на решения с участието на всички заинтересовани страни, в това число и на националните органи по безопасността. Поради това Комисията търси начин да предостави на Европейската железопътна агенция правомощия да извършва проверки на установените механизми и да разшири своята роля в процесите по издаване на сертификати и разрешителни в близко бъдеще.

5. СЪЗДАВАНЕ НА УСЛОВИЯ НА РАВНОПОСТАВЕНОСТ С ДРУГИ ВИДОВЕ ТРАНСПОРТ

Постигането на устойчивост в развитието на транспорта е дългосрочен стратегически приоритет, насочен към посрещането на бъдещите нужди и предизвикателства по отношение на мобилността. В своето съобщение за бъдещето на транспорта⁴, прието на 17 юни 2009 г. като част от пакета „Екологизиране на транспорта“, Комисията предложи мерки за координирано и балансирано между различните видове транспорт интернализиране на външните разходи на транспорта, така че таксите да отразяват равнището на външните разходи, които обществото трябва да поеме солидарно. В наши дни е от съществено значение транспортът да даде своя принос за два от основните приоритети на Комисията — устойчивото развитие и поддържането на конкурентоспособността в Европа.

Интернализирането на външните разходи е правилният път, за да се гарантира, че системите за определяне на цените отразяват по-акуратно действителните разходи, свързани с различните видове транспорт, и да се даде правилен сигнал на ползващите транспорт, така че те да получат стимул за промяна на своето поведение с цел да бъдат намалени тези разходи.

Понастоящем не съществуват условия на действителна равнопоставеност и справедлива конкуренция между различните видове транспорт. Принципите на таксуване, прилагани понастоящем към железопътния, автомобилния и въздушния транспорт, се различават съществено. Основата (инфраструктурните разходи) и инструментите за интернализиране или модулиране на външните разходи (по-конкретно замърсяването на въздуха, шумът, изменението на климата и задръстванията) са все още много различни. Държавите-членки имат право да променят таксата за достъп до

⁴ COM(2009)279, 17.6.2009 г.

инфраструктурата, така че тя да отразява разходите, произтичащи от въздействието на експлоатацията на влака върху околната среда. Тази промяна обаче не трябва да води до допълнителни приходи за управителя на инфраструктурата, освен ако таксуването не се прилага в сходен размер за конкуриращите видове транспорт.

Предложението на Комисията да бъдат преразгледани „първият пакет от мерки за железопътния транспорт“ и мерките в областта на пътният товарен транспорт, посочени в пакета „Екологизиране на транспорта“ (преразглеждане на директивата „Евровинетка“ 1999/62/ЕО⁵), вече съдържат нови разпоредби, целящи да осигурят сближаването на принципите на таксуване на железопътния и шосейния транспорт и да подготвят условията за установяване на равнопоставеност между различните видове транспорт. Докато преработената директивата „Евровинетка“ ще позволи интернализирани външни разходи за опазване на околната среда и за предотвратяване на задръстванията, в преразглеждането на първия пакет мерки за железопътния транспорт Комисията предлага да бъде въведена схема от хармонизирани такси за достъп до железопътните трасета, в зависимост от предизвиквания шум при специфичните условия, и да се улесни адаптирането на схемите за таксуване с цел да бъдат взети предвид други екологични ефекти в Европейския съюз.

Комисията е убедена, че предложените по-горе правила ще помогнат транспортът в ЕС да стане по-устойчив и по-ефикасен, ако бъдат приложени правилно. Увеличаването на дела на железопътните превози в общия обем на превозите е важна и неделима част от тази визия. Обаче за оптимизирането на конкурентоспособността на железопътния транспорт по отношение на околната среда може би ще бъдат необходими допълнителни мерки, особено такива за стимулиране на енергийната ефективност.

Комисията възнамерява да осигури условия за сближаване на принципите на възстановяване на разходите при различните видове транспорт, за да възникне равнопоставеност между различните видове транспорт. Преразглеждането на съществуващото законодателство на ЕС относно достъпа до железопътния пазар следва да гарантира, че в таксите за достъп до трасетата са отчетени екологичните ефекти от експлоатацията на влаковете.

Комисията разглежда също възможността да приеме нови мерки за допълнително стимулиране на енергийната ефективност в железопътния сектор.

Комисията възнамерява да проведе в близко бъдеще консултации с всички заинтересувани страни по инициативите, представени в настоящото съобщение. По този начин заинтересованите страни ще могат да участват във формирането на приоритетните мерки за следващите пет години.

⁵ COM(2008)436, 8.7.2008 г.