

Четвъртък, 17 юни 2010 г.

Прилагане на първия пакет от директиви относно железопътния транспорт

P7_TA(2010)0240

Резолюция на Европейския парламент от 17 юни 2010 г. относно прилагането на директивите от първия железопътен пакет (№ 2001/12/ЕО, 2001/13/ЕО и 2001/14/ЕО)

(2011/С 236 Е/21)

Европейският парламент,

- като взе предвид втория доклад на Комисията до Европейския парламент и до Съвета относно наблюдението на развитието на железопътния пазар (СОМ(2009)0676) и придружаващия го работен документ на службите на Комисията (SEC(2009)1687),
 - като взе предвид Директива 2001/12/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 26 февруари 2001 година за изменение на Директива 91/440/ЕИО на Съвета относно развитието на железниците в Общността ⁽¹⁾,
 - като взе предвид Директива 2001/13/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 26 февруари 2001 година за изменение на Директива 95/18/ЕО на Съвета относно лицензиране на железопътните предприятия ⁽²⁾,
 - като взе предвид Директива 2001/14/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 26 февруари 2001 година за разпределяне капацитета на железопътната инфраструктура и събиране на такси за ползване на железопътна инфраструктура и за сертифициране за безопасност ⁽³⁾,
 - като взе предвид своята резолюция от 12 юли 2007 г. относно прилагането на първия железопътен пакет ⁽⁴⁾,
 - като взе предвид въпроса от 9 март 2010 г. до Комисията относно прилагането на директивите от първия железопътен пакет (ЕО № 2001/12/ЕО, 2001/13/ЕО и 2001/14/ЕО) (О-0030/2010 – В7-0204/2010),
 - като взе предвид член 115, параграф 5 и член 110, параграф 2 от своя правилник,
- А. като има предвид, че първият железопътен пакет, който беше приет през 2001 г. и съдържа три директиви относно развитието на железниците в Общността, лицензирането на железопътните предприятия и разпределянето капацитета на железопътната инфраструктура и събиране на такси за ползване на железопътна инфраструктура и за сертифициране за безопасност, имаше за цел да даде нов тласък на железопътната промишленост, поставяйки основата за създаването на интегрирано европейско железопътно пространство, и да предостави стабилна финансова структура за постигане на това,
- Б. като има предвид, че директивите от първия железопътен пакет трябваше да бъдат транспонирани в националното законодателство на 15 март 2003 г., но Комисията изчака до юни 2008 г. преди да започне процедури за нарушение по отношение на държавите-членки за неправилно или непълно прилагане на първия железопътен пакет,
- В. като има предвид, въз основа на втория доклад на Комисията относно наблюдението на развитието на железопътния пазар, че делът на железопътния транспорт не е нараснал, а се е стабилизирал на ниското равнище от приблизително 10 % за железопътните товарни превози и по-малко от 7 % за пътническия транспорт през 2002 г.,

⁽¹⁾ ОВ L 75, 15.3.2001 г., стр. 1.⁽²⁾ ОВ L 75, 15.3.2001 г., стр. 26.⁽³⁾ ОВ L 75, 15.3.2001 г., стр. 29.⁽⁴⁾ ОВ С 175 Е, 10.7.2008 г., стр. 551.

Четвъртък, 17 юни 2010 г.

1. Изразява съжаление, че цели 22 държави-членки не са успели да приложат подобавашо трите директиви от първия железопътен пакет; счита, че този неуспех е попречил на развитието на дяла на железопътния превоз в транспорта като цяло;
2. Припомня, че Парламентът вече е подчертал в своята резолюция от 12 юли 2007 г., че пълното прилагане на първия железопътен пакет е абсолютен приоритет; поради тази причина е изключително недовълетворен от факта, че този приоритет не е спазен от мнозинството от държавите-членки, включително Австрия, Белгия, България, Чешката република, Германия, Дания, Естония, Гърция, Испания, Франция, Унгария, Ирландия, Италия, Литва, Люксембург, Латвия, Полша, Португалия, Румъния, Швеция, Словения и Словакия;
3. Изразява съжаление, че Комисията загуби пет години преди да предприеме действия по отношение на неприлагането на въпросните директиви и изчака до юни 2008 г., за да изпрати официално съобщение и до октомври 2009 г., за да изпрати мотивирани становища относно неправилно или непълно прилагане на първия железопътен пакет; изразява съжаление, че Европейската комисия не беше насочила в достатъчна степен наблюдението си към финансовите основи на железопътната система; поради тази причина настоятелно призовава Комисията да възбуди незабавно съдебно производство срещу 22-те държави-членки, които не са приложили първия железопътен пакет;
4. Призовава тези 22 държави-членки да спазят европейското законодателство без допълнително отлагане; изразява своето убеждение, че тези държави-членки все още възпрепятстват справедливата конкуренция на железопътния пазар като не прилагат директивите от първия железопътен пакет;
5. Изисква от Комисията да направи обществено достояние конкретни данни за всяка държава-членка относно елементите, които не са изцяло приложени, по-специално във връзка с незадоволителното изграждане на независим регулаторен орган и неприлагането на разпоредбите относно таксуването на релсовия достъп; освен това изисква Комисията да информира Парламента относно различните правни тълкувания между Комисията и държавите-членки във връзка с независимостта на управителите на инфраструктура (член 4, параграф 2 и член 14, параграф 2 от Директива 2001/14/ЕО);

Независимост на управителите на инфраструктурата

6. Подчертава, че следва да се гарантира достатъчна независимост на управителите на инфраструктура, тъй като съгласно Директива 2001/14/ЕО последните имат основна роля при предоставянето на справедлив достъп до инфраструктурния капацитет за всички участници посредством разпределянето на капацитета на железопътната инфраструктура и събирането на такси за ползване на железопътна инфраструктура и за сертифициране за безопасност;
7. Счита, че независимостта на управителите на инфраструктури е предпоставка за справедливото, прозрачно и недискриминационно отношение към всички оператори; подчертава като изключително тревожен факт, че са предоставени недостатъчни практически и правни гаранции за обезпечаване независимостта на управителите на инфраструктура, по-специално в случаите, когато последните са част от железопътно предприятие, развиващо също дейности в областта на железопътния транспорт;
8. Изисква от държавите-членки, които не спазват тази разпоредба, ясно да разграничат основната задача за разпределяне на капацитета на националната железопътна мрежа от всеки исторически железопътен оператор чрез всички необходими правни и функционални мерки, тъй като тази липса на независимост би могла да предотврати същинското определяне на използването на инфраструктурата от управителя на инфраструктурата;

Липса на правомощия на регулаторните органи

9. Изразява загриженост във връзка с факта, че са възложени недостатъчни правомощия и ресурси на регулаторните органи и че този недостатък води до липса на контрол върху проблемите в областта на конкуренцията за всеки национален пазар;

Четвъртък, 17 юни 2010 г.

10. Изисква от Комисията да информира Парламента относно правомощията на регулаторните органи, които трябва да бъдат засилени от държавите-членки, така че да им се гарантира същинско право на мониторинг върху съответните им железопътни пазари;

11. Счита, че неизграждането на истински независими регулаторни органи в държавите-членки спъва подходящото прилагане на първия железопътен пакет;

Рамка за финансиране и таксуване на инфраструктурата

12. Отбелязва, че специфични разпоредби, свързани с финансирането на инфраструктурата и вземането на мерки за задължността в железопътния сектор, бяха включени в първия железопътен пакет (член 9 от Директива 2001/12/ЕО);

13. Изразява съжаление, че равнището на инвестициите в развитието и поддръжката на железопътната инфраструктура остава до голяма степен недостатъчно в много държави-членки, като в няколко случая качеството на съществуващата инфраструктура се влошава; настоятелно призовава държавите-членки да мобилизират необходимите ресурси, за да гарантират, че се разработват нови железопътни транспортни проекти и съществуващата инфраструктура се поддържа адекватно;

Таксуване на релсовия достъп

14. Отбелязва, че независимостта на управителите на инфраструктура и гарантираните правомощия и ресурси за регулаторните органи са предварително условие за задоволителното таксуване на релсовия достъп; припомня, че тези такси за инфраструктурата следва да се изчисляват по справедлив, прозрачен и последователен начин и да предостави достатъчна видимост за железопътните предприятия;

15. Изразява своята загриженост относно недостатъчното прилагане на разпоредбите относно таксуването на инфраструктурата, особено липсата на схема за отчитане на ефективността, така че да се подобри ефективността на железопътната мрежа, и на тарифна система, основаваща се на пряката цена на железопътните услуги, както и относно липсата на независимо определяне на инфраструктурните такси от управителя на инфраструктура;

16. Изразява съжаление, че поради това неприлагане на разпоредбите инфраструктурните такси изглеждат не са пряко свързани с цената на железопътните услуги и че железопътният пазар може и да не е в състояние да понесе тези високи такси; отбелязва, че високото равнище на инфраструктурните такси може да попречи на влизането на пазара на оператори, различни от историческия, и че Комисията е получила няколко оплаквания от оператори във връзка с достъпа до терминалите и до железопътните услуги;

17. Счита, че принципите за таксуване на достъпа до мрежата, приложими за железопътния и за пътния транспорт, следва да се сближават, за да се създаде основа за истинска равнопоставеност между видовете транспорт; подчертава, че подобна равнопоставеност би позволила транспортната система на ЕС да стане по-устойчива и по-ефикасна и би увеличила в максимална степен конкурентоспособността на железопътния транспорт в екологично отношение;

Преразглеждането на първия железопътен пакет

18. Подчертава, че доброто и цялостно прилагане на този първи железопътен пакет е основно условие за създаването на европейска железопътна мрежа и че за Европейската комисия следва да бъде абсолютен приоритет неговото прилагане да бъде постигнато посредством всички налични правни процедури;

19. Настоятелно призовава Комисията да предложи преразглеждане на първия железопътен пакет до септември 2010 г.; изисква от Комисията в това преразглеждане да разгледа с предимство проблемите във връзка с независимостта на управителите на инфраструктура и липсата на ресурси и правомощия на регулаторните органи, както и да предложи подходящи принципи за таксуване на достъпа до инфраструктура, които стимулират публичните и частните инвестиции в железопътния сектор;

Четвъртък, 17 юни 2010 г.

20. Счита, че успешното отваряне на пазарите в сектора на железопътния транспорт зависи от пълното прилагане на разпоредбите от първия железопътен пакет; по-нататъшното либерализиране на железопътния пазар не следва да намалява качеството на железопътната транспортна услуга и следва да запазва задълженията за предоставяне на обществена услуга; следва да се прилага принципът на реципрочност до цялостното отваряне на пазарите;

21. Отправя искане до Комисията да реагира или да даде информация относно исканията в параграфи 3, 5, 10 и 16 в рамките на преработката на първия железопътен пакет или най-късно до края на 2010 г.;

*

* *

22. Възлага на своя председател да предаде настоящата резолюция на Съвета и на Комисията.

Наводнения в държавите от Централна Европа и по-конкретно Полша, Чешката република, Словакия, Унгария и Румъния, както и във Франция

P7_TA(2010)0241

Резолюция на Европейския парламент от 17 юни 2010 г. относно наводненията в държавите от Централна Европа и по-специално Полша, Чешката република, Словакия, Унгария и Румъния, както и във Франция

(2011/С 236 Е/22)

Европейският парламент,

- като взе предвид член 3 от Договора за ЕС и членове 191 и 349 от Договора за функционирането на ЕС,
- като взе предвид предложението на Комисията за регламент за създаване на фонд „Солидарност“ на Европейския съюз (COM(2005)0108) и позицията на Парламента от 18 май 2006 г.,
- като взе предвид своите резолюции от 5 септември 2002 г. относно наводненията в Европа ⁽¹⁾, от 8 септември 2005 г. относно природните бедствия (пожари и наводнения) в Европа ⁽²⁾, от 18 май 2006 г. относно природните бедствия (горски пожари, засушавания и наводнения) - аспекти на селското стопанство, регионалното развитие и околната среда ⁽³⁾, и от 7 септември 2006 г. относно горските пожари и наводненията ⁽⁴⁾,
- като взе предвид Бялата книга на Комисията, озаглавена „Адаптиране спрямо изменението на климата: към европейска рамка за действие“ (COM(2009)0147), и съобщението на Комисията, озаглавено „Подход на Общността за превенция на природни и причинени от човека бедствия“ (COM(2009)0082),
- като взе предвид работния документ на службите на Комисията, озаглавен „Региони 2020 – оценка на бъдещите предизвикателства за регионите в ЕС“ (SEC(2008)2868),
- като взе предвид изявлението на Комисията относно голямото природно бедствие в автономна област Мадейра от 24 февруари 2010 г. и резолюцията на ЕП от 11 март 2010 г. относно голямото природно бедствие в автономната област Мадейра и въздействието на бурята „Синтия“ в Европа ⁽⁵⁾,
- като взе предвид член 110, параграф 4 от своя правилник,

⁽¹⁾ ОВ С 272 Е, 13.11.2003 г., стр. 471.

⁽²⁾ Приети текстове, P6_TA(2005)0334.

⁽³⁾ Приети текстове, P6_TA(2006)0222, 0223 и 0224.

⁽⁴⁾ Приети текстове, P6_TA(2006)0349.

⁽⁵⁾ Приети текстове, P7_TA(2010)0065.