



ЕВРОПЕЙСКА
КОМИСИЯ

Брюксел, 26.1.2016 г.
COM(2016) 33 final

2013/0016 (COD)

СЪОБЩЕНИЕ НА КОМИСИЯТА ДО ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ

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

относно

**позицията на Съвета във връзка с приемането на директива на Европейския
парламент и на Съвета относно безопасността на железопътния транспорт
(преработен текст)**

(текст от значение за ЕИП)

СЪОБЩЕНИЕ НА КОМИСИЯТА ДО ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ

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

относно

позицията на Съвета във връзка с приемането на директива на Европейския парламент и на Съвета относно безопасността на железопътния транспорт (преработен текст)

(текст от значение за ЕИП)

1. ИСТОРИЯ НА ДОСИЕТО

На 30 януари 2013 г. Комисията прие цялостен пакет от шест законодателни предложения за постигане на по-качествени и по-разнообразни железопътни услуги в Европа.

Подобряването на качеството на услугите и ефективността е необходимо, за да стане железопътният транспорт по-привлекателен избор за пътниците и да се насърчи преходът към този вид транспорт. В контекста на ограничения на публичните средства може да се постигне по-добро съотношение качество-цена и дълготрайност.

Пакетът има за цел също така да стимулира нововъведенията в железопътния транспорт на ЕС в отговор на очакванията на потребителите. Това се постига по три отделни и взаимосвързани начина:

- (1) отваряне на националните пазари за пътнически транспорт за конкуренция и въвеждане на задължителни търгове за възлагане на договори за обществени услуги;
- (2) укрепване на независимостта на управителите на инфраструктура, така че те да контролират всички основни функции на железопътната мрежа и гарантиране на общ и равнопоставен достъп до железопътния транспорт;
- (3) укрепване ролята на Агенцията на принципа „обслужване на едно гише“ за издаване на валидни за целия ЕС разрешения за пускане на пазара на возила и сертификати за безопасност на операторите.

Дата на изпращане на предложението на Европейския парламент и на Съвета

(документ COM(2013) 31 final — 2013/0016 (COD):

31 януари 2013 г.

Дата на становището на Европейския икономически и социален комитет:

22 август 2013 г.

Дата на становището на Комитета на регионите:

8 октомври 2013 г.

Дата на позицията на Европейския парламент на първо четене: 26 февруари 2014 г.

Дата на приемане на позицията на Съвета: 10 декември 2015 г.

2. ЦЕЛ НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО НА КОМИСИЯТА

Основната цел на преработването на Директива 2004/49/ЕО на Европейския парламент и на Съвета относно безопасността на железопътния транспорт¹ е да се опрости процесът на издаване на сертификати за безопасност на железопътни предприятия. То включва замяна на сегашната система от две части — част А (издавана в държавата членка, в която железопътното предприятие е било установено за първи път) и част Б (издавана във всяка държава членка, в която железопътното предприятие възнамерява да извършва дейност) — с единен сертификат за безопасност на ЕС, валиден в целия Съюз.

В предложението също така се преразглежда ролята на националните органи по безопасността (НОБ) и разпределянето на отговорностите между тях и Европейската железопътна агенция (по-долу „Агенцията“). Съгласно предложението, НОБ ще съсредоточат работата си върху надзора на железопътните предприятия с дейност в съответните държави членки и върху дейности, при които присъствието на място може да е от полза или които изискват познание на местния език (например проверки/одити). Агенцията следва да наблюдава дейността, резултатите и организацията на НОБ, както и общото ниво на безопасност на системата.

Директива 2004/49/ЕО вече е била съществено изменяна в миналото. Тъй като се внасят още изменения, Комисията предложи нейният текст да бъде преработен с оглед постигане на яснота.

3. КОМЕНТАРИ ОТНОСНО ПОЗИЦИЯТА НА СЪВЕТА

Политическото споразумение, прието от Съвета по транспорт на 10 декември 2015 г., подкрепя основните цели на предложението на Комисията за опростяване процеса на издаване на сертификати за безопасност. Същевременно политическото споразумение се отклонява от предложението на Комисията в някои отношения, по-специално в това железопътните предприятия с дейност само в една държава членка да могат да избират органа, до който подават заявление за издаване на сертификат за безопасност — т.е. до Агенцията или до НОБ. И в двата случая обаче процедурата и критериите за решение биха се запазили.

Освен това позицията на Съвета:

- изяснява ролята и отговорностите на различните участници в железопътната система за подобряването на равнището на безопасност, като подсилва разпоредбите относно съответната роля на участниците в железопътната система при развитието и подобряването на безопасността на железопътния транспорт (член 4). Освен това Съветът счита, че управителите на инфраструктури и железопътните предприятия следва да носят голяма

¹ Директива 2004/49/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 29 април 2004 г. относно безопасността на железопътния транспорт в Общността и за изменение на Директива 95/18/ЕО на Съвета относно лицензирането на железопътните предприятия и Директива 2001/14/ЕО за разпределяне капацитета на железопътната инфраструктура и събиране на такси за ползване на железопътна инфраструктура и за сертифициране за безопасност (ОВ L 164, 30.4.2004 г., стр. 44).

отговорност за безопасната експлоатация на влаковете и че следва да бъдат задължени да създават системи за управление на безопасността;

- пояснява, че Агенцията е отчетна в контекста на издаването на сертификати за безопасност. В текста е добавено ново съображение (съображение 27), за да се припомни правната рамка на отговорността на Агенцията и да се подчертае значението на пълното сътрудничество с органите на държавите членки в случай на железопътни произшествия. Освен това в позицията на Съвета се предвижда, че Агенцията носи пълна отговорност за единния сертификат за безопасност, издаден от нея (член 10, параграф 6);
- предвижда процедура за обжалване, която отразява възможността жалбоподателите да сезират националния съд в случай на несъгласие с решение на Агенцията или на НОБ (член 10, параграф 12);
- посочва по-подробно как Агенцията и НОБ следва да си сътрудничат при издаването на единни сертификати за безопасност. В текста на Съвета е поместена процедура при несъгласие между Агенцията и НОБ (член 10, параграф 7);
- предоставя подробности относно дейностите по надзор на НОБ и как те се отнасят към сертифицирането. По-конкретно, тази нова разпоредба (член 17) има за цел да гарантира, че новата процедура за издаване на сертификати за безопасност няма да подкопае ролята на НОБ в задачите им по надзор на железопътните предприятия и управителите на инфраструктура;
- предоставя изпълнителни правомощия на Комисията за определяне на структурата на докладите относно разследването на произшествия и инциденти (член 24).

Позицията на Съвета съдържа и нови разпоредби, които разглеждат конкретни случаи и представляват отговор на загриженостите на някои държави членки. Новите разпоредби в позицията на Съвета имат за цел:

- на държавите членки да се разреши да изключват коловозите за маневриране от приложното поле на мерките, прилагани в рамките на директивата;
- да се позволи на оператори от трети държави да стигат до гара в ЕС в близост до границата без сертификат за безопасност;
- да се осигурят специални условия за сътрудничество между Агенцията и НОБ при надзора на мрежи, изолирани от останалата част на железопътната система на ЕС;
- да се разреши дерогация от системата за сертифицирането на органи, отговарящи за поддръжката на товарни вагони, които са част от железопътен товарен парк, използван съвместно с държави извън ЕС;
- да се позволи на Агенцията, след анализ на разходите и ползите, да създаде инструмент, който да улесни обмена на информация, свързана с безопасността, между различните участници в железопътната верига;
- да се насърчава култура на взаимно доверие, увереност и обучение посредством системите за управление на безопасността на управителите на инфраструктури и на железопътните предприятия;

- да се подчертае значението на изграждането на култура на безопасност, по-конкретно чрез изискването Агенцията да изготвя оценка на изграждането на такава култура, включително докладването на събития, и чрез изискването Комисията да предприема подходящи мерки въз основа на препоръките на Агенцията.

Комисията смята горепосочените точки за приемливи, но изразява съжаление относно следните аспекти в позицията на Съвета:

- срокът за транспониране е увеличен от 2 на 3 години;
- всички изменения, въведени по отношение на делегираните и изпълнителните правомощия, включително системното прибягване до клаузата за непредставяне на становище, което е в противоречие с духа и буквата на член 5, параграф 4, втора алинея, буква б) от Регламент (ЕС) № 182/2011;
- премахването на задължението държавите членки да предоставят на Комисията ясна и точна информация по отношение на транспонирането на директивите в националното право, което обаче бе застъпено от Европейския парламент, Съвета и Комисията в тяхната съвместна политическа декларация от 27 октомври 2011 г. относно обяснителните документи.

4. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Комисията е на мнение, че актуализирането на законодателството относно безопасността на железопътната система е от решаващо значение за постигане на поставените цели — въвеждане на опростена и единна рамка при сертифицирането за безопасност. Това би намалило значително голямото разнообразие от национални правила в ЕС и, което е не по-малко важно, големите различия между процедурите по сертифициране за безопасност в отделните държави членки.

В дух на конструктивност, Комисията приема позицията, приета от Съвета, което дава възможност на Европейския парламент да приеме окончателния текст на второ четене, заедно с останалите пет предложения от четвъртия пакет в областта на железопътния транспорт. Комисията е на мнение, че едновременното приемане на предложенията по т.нар. техническо и пазарно направление ще донесе максимални ползи в областта на качеството на услугите, ефективността и конкурентоспособността на железопътния сектор.