

**Пазар на вътрешни услуги за железопътни пътнически превози \*\*\*I**

**Законодателна резолюция на Европейския парламент от 26 февруари 2014 г. относно предложението 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)0028 – C7-0024/2013 – 2013/0028(COD))**

**(Обикновена законодателна процедура: първо четене)**

*Европейският парламент,*

- като взе предвид предложението на Комисията до Европейския парламент и Съвета (COM(2013)0028),
  - като взе предвид член 294, параграф 2 и член 91 от Договора за функционирането на ЕС, съгласно които Комисията е внесла предложението (C7-0024/2013),
  - като взе предвид член 294, параграф 3 от Договора за функционирането на ЕС,
  - като взе предвид мотивираните становища, изпратени от Сейма на Република Литва, Камарата на депутатите на Люксембург, Първата и Втората камера на Кралство Нидерландия, Националният съвет на Република Австрия и Риксдага на Кралство Швеция в рамките на Протокол № 2 относно прилагането на принципите на субсидиарност и пропорционалност, в които се заявява, че проектът на законодателен акт не съответства на принципа на субсидиарност,
  - като взе предвид становището на Европейския икономически и социален комитет<sup>1</sup>
  - като взе предвид становището на Комитета на регионите<sup>2</sup>,
  - като взе предвид член 55 от своя правилник,
  - като взе предвид доклада на комисията по транспорт и туризъм и становищата на комисията по заетост и социални въпроси, както и на комисията по регионално развитие (A7-0034/2014),
1. Приема изложената по-долу позиция на първо четене;
  2. Изисква от Комисията да се отнесе до него отново, в случай че възнамерява да внесе съществени промени в своето предложение или да го замени с друг текст;
  3. Възлага на своя председател да предаде позицията на Парламента съответно на Съвета и на Комисията, както и на националните парламенти.

---

<sup>1</sup> ОВ С 327, 12.11.2013 г., стр. 122.

<sup>2</sup> ОВ С 356, 5.12.2013 г., стр. 92.

**P7\_TC1-COD(2013)0028**

**Позиция на Европейския парламент, приета на първо четене на 26 февруари 2014 г. с оглед приемането на Регламент (ЕС) № .../2014 на Европейския парламент и на Съвета за изменение на Регламент (ЕО) № 1370/2007 относно отварянето на пазара на вътрешни услуги за железопътни пътнически превози**

(Текст от значение за ЕИП)

ЕВРОПЕЙСКИЯТ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

като взеха предвид Договора за функционирането на Европейския съюз, и по-специално член 91 от него,

като взеха предвид предложението на Европейската комисия,

след предаване на проекта на законодателния акт на националните парламенти,

като взеха предвид становището на Икономическия и социален комитет<sup>1</sup>,

като взеха предвид становището на Комитета на регионите<sup>2</sup>,

в съответствие с обикновената законодателна процедура<sup>3</sup>,

---

<sup>1</sup> ОВ С 327, 12.11.2013 г., стр. 122.

<sup>2</sup> ОВ С 356, 5.12.2013 г., стр. 92.

<sup>3</sup> Позиция на Европейския парламент от 26 февруари 2014 г.

като имат предвид, че:

- (1) През последното десетилетие нарастването на железопътните пътнически превози бе недостатъчно, за да се увеличи неговият дял спрямо автомобилния и въздушния транспорт. Железопътният пътнически превоз запазва относително стабилен дял от 6% от общия превоз на пътници в Европейския съюз. Услугите в железопътния превоз на пътници, *за разлика от други транспортни средства*, изостават спрямо актуалните изисквания за достъпност, *цена* и качество. *Като се има предвид това, е необходимо да се извлекат всички съответни поуки по отношение на подхода, възприет от Съюза в рамките на предходните три железопътни реформи.* [Изм. 1]
- (1a) *Железопътният превоз играе важна роля от социална гледна точка и от гледна точка на околната среда, както и по отношение на планирането на мобилността и може значително да увеличи общия си дял в европейския пътнически превоз. В това отношение инвестициите в изследователска дейност, както и в инфраструктура и подвижен състав могат да окажат значителен принос за нов растеж, като по този начин пряко насърчат заетостта в железопътния сектор и непряко – чрез увеличаване на мобилността на работниците и служителите в други сектори. Железопътният превоз има потенциала да се превърне във важен модерен отрасъл на промишлеността на Съюза, при условие че държавите членки се споразумеят за по-засилено сътрудничество.* [Изм. 2]

- (2) Пазарът на ЕС на услуги за международен железопътен превоз на пътници е отворен за конкуренция от 2010 г. Освен това някои държави членки отвориха за конкуренция своите услуги за вътрешен превоз на пътници чрез въвеждането на права за свободен достъп или чрез тръжни процедури за възлагане на обществени поръчки, или чрез двете.
- (3) В своята Бяла книга за транспортната политика от 28 март 2011 г.<sup>1</sup> Комисията обяви намерението си да завърши изграждането на вътрешния пазар в областта на железопътния транспорт, като позволи на железопътните предприятия от ЕС да предоставят всички видове железопътни транспортни услуги без ненужни технически и административни пречки. *С оглед по-доброто постигане на тази цел е необходимо настоящата реформа да бъде замислена в контекста на железопътните модели, които са показали своята ефективност в рамките на Съюза.* [Изм. 5]
- (3а) *Качеството на обществените услуги за пътнически транспорт следва да се подобри, а тяхната ефективност да се увеличи, като същевременно се запазят съществуващите обществени услуги за пътнически превоз, които функционират ефективно.* [Изм. 6]

---

<sup>1</sup> Бяла книга: Пътна карта за постигането на Единно европейско транспортно пространство — към конкурентоспособна транспортна система с ефективно използване на ресурсите; COM(2011)0144.

- (3б) *Завършването на отварянето на пазара на железопътния транспорт на Съюза следва да се счита за особено важно, за да се превърне той в достойна алтернатива на другите видове транспорт по отношение на цена и качество. [Изм. 7]*
- (3в) *От съществено значение е компетентните органи да играят централна роля при организацията на обществените услуги за пътнически превоз. Тези органи носят отговорност за планирането на обществените услуги за пътнически превоз, включително за определянето на маршрути за отворен достъп или тези, които се възлагат чрез обществени поръчки за услуги, както и за установяването на процедура по възлагане. Освен това те следва да се обосноват, като докажат, че рентабилността, ефикасността и целите по отношение на качеството могат да бъдат постигнати единствено чрез избраната от тях процедура по възлагане, и следва да публикуват тази обосновка. [Изм. 8]*

- (4) Когато компетентните органи организират своите обществени услуги за пътнически превоз, те трябва да гарантират, че задълженията за предоставяне на обществени услуги и географският обхват на договорите за обществени услуги са подходящи, необходими и пропорционални по отношение на целите на публичната политика за превоз на пътници на тяхна територия. Тази политика следва да бъде отразена в ~~планове~~ **устойчиви планове** за обществен транспорт на държавите членки и да се осигури възможност за транспортни решения въз основа на пазарните принципи. Процесът на изготвяне на планове за обществен транспорт и на задълженията за обществени услуги следва да е прозрачен за съответните заинтересовани страни, включително за потенциалните участници на пазара. [Изм. 9]
- (5) С оглед осигуряването на стабилно финансиране за изпълнението на заложените в ~~планове~~ **устойчивите планове** за обществен транспорт цели в разработваните от компетентните органи задължения за обществени услуги е необходимо да се предвиди **висококачествено и** икономически ефективно постигане на целите на обществения транспорт с отчитане на компенсацията за нетния финансов ефект от тези задължения. Необходимо е също така компетентните органи да осигурят дългосрочна финансова устойчивост на услугите по обществен транспорт, предоставяни по договори за обществени услуги. **Това включва избягване на разминавания в компенсациите, които възникват от същността на задълженията за обществени услуги или от неспазването на финансови ангажименти от страна на компетентния орган. Задълженията за обществени услуги могат да се отнасят до мрежи, в които някои услуги могат да се извършват със справедлива печалба, без финансова компенсация; включването на тези услуги в обхвата на задълженията за обществени услуги не следва да води до плащане на компенсация, които надвишават сумата, необходима за гарантирането на цялата гама мрежови услуги.** [Изм. 10]

- (6) От особено значение е компетентните органи да се съобразяват с тези критерии за задълженията за обществени услуги и с обхвата на договорите за обществени услуги, за да се осигури безпроблемното функциониране на пазара на обществен железопътен пътнически превоз, тъй като свободният достъп по отношение на предоставянето на транспортни услуги трябва да се съгласува тясно с услугите, предоставяни по договори за обществени услуги. Поради това независимите регулаторни органи в областта на железопътния превоз следва да гарантират, че този процес протича по правилата и прозрачно.
- (7) Необходимо е да се определи ~~максимален годишен обем~~ **обемът** на договорите за обществени услуги за железопътен пътнически превоз, **за които ще бъдат възлагани въз основа на конкурентна тръжна процедура, по такъв начин, че да се насърчи конкуренцията ~~и~~ между малки предприятия, нови участници и заварения оператор по отношение на** подобни договори и за да разполагат компетентните органи с известна гъвкавост при оптимизирането на въпросния обем въз основа на съображения от икономическо и оперативно естество.

[Изм. 64]

- (8) За улесняване изготвянето на офертите и съответно за засилване на конкуренцията, компетентните органи е необходимо да гарантират, че всички доставчици на обществени услуги, проявяващи интерес да участват, **като спазват търговската тайна**, ще получат определена информация за превоза и инфраструктурата, попадащи в обхвата на договора за обществени услуги, **която не им позволява да се считат за дискриминирани от страна на възлагащия орган спрямо останалите конкуренти.** [Изм. 12]
- (9) Някои горни граници за прякото възлагане на обществени поръчки за услуги трябва да бъдат изменени според особеностите на железопътния транспорт предвид специфичните икономически условия, при които протичат процедурите за възлагане на обществени поръчки в този сектор.
- (9a) **За да се осигури лоялна конкуренция и да се предотврати злоупотребата с компенсации, следва да се прилага принципът на реципрочност. Този принцип не следва да се прилага само спрямо държавите членки и установените в Съюза дружества, но и по отношение на дружествата от трети държави, които желаят да участват в тържни процедури в рамките на Съюза.** [Изм. 65]



- (10) Създаването на вътрешен пазар за железопътни пътнически транспортни услуги изисква наличието на общи правила за конкурентните тръжни процедури за възлагането на обществени поръчки за услуги в този сектор, които ~~да се прилагат~~ **са приложими** по хармонизиран начин във всички държави членки, **като същевременно се отчитат специфичните особености на всяка държава членка.** [Изм. 14]
- (11) С оглед създаването на рамкови условия, които осигуряват на обществото максимални ползи от действителното отваряне на пазара на вътрешни услуги за железопътни пътнически превози, е важно държавите членки да гарантират подходящо равнище на социална защита за персонала на предоставящите обществени услуги. [Изм. 16 не се отнася за българската езикова версия]
- (12) Когато пазарът не го гарантира при подходящи икономически и недискриминационни условия, достъпът на предоставящите обществени услуги до железопътен подвижен състав трябва да бъде улеснен от компетентните органи чрез подходящи и ефективни мерки.
- (13) Някои основни характеристики на предстоящите тръжни процедури за възлагането на обществени поръчки за услуги трябва да бъдат напълно прозрачни, за да се осигури възможност на пазара да отговори по-организирано.
- ~~(14) В съответствие с духа на Регламент (ЕО) № 1370/2007 следва ясно да се отбележи, че преходният период до 2 декември 2019 г. се отнася единствено до задължението да се организират конкурентни тръжни процедури за възлагането на обществени поръчки за услуги.~~ [Изм. 66]

- ~~(15) — Подготовката на железопътните предприятия за задължителните конкурентни тържни процедури за възлагането на обществени поръчки за услуги изисква известно допълнително време, за да се осигури възможност за ефективно и трайно вътрешно реструктуриране 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. [Изм. 67]~~
- (16) След отварянето на пазара на вътрешни услуги за железопътни пътнически превози е възможно компетентните органи да сметнат за необходимо да приемат мерки, с които да гарантират високо равнище на конкуренция, ограничавайки броя на поръчките, възлагани на едно железопътно предприятие. За това следва да бъдат предвидени адекватни разпоредби.
- (17) С цел да се гарантират еднакви условия за прилагането на от настоящия регламент на Комисията следва да бъдат предоставени изпълнителни правомощия. Тези правомощия следва да бъдат упражнявани в съответствие с Регламент (ЕС) № 182/2011 на Европейския парламент и на Съвета<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> Регламент (ЕС) № 182/2011 на Европейския парламент и на Съвета от 16 февруари 2011 г. за установяване на общите правила и принципи относно реда и условията за контрол от страна на държавите членки върху упражняването на изпълнителните правомощия от страна на Комисията (ОВ L 55, 28.2.2011 г., стр. 13).

- (18) Предвид изменението на Регламент (ЕО) № 994/98 на Съвета (Регламент относно правомощията)<sup>1</sup> Комисията предложи изменение и на Регламент (ЕО) № 1370/2007 на Европейския парламент и на Съвета (СОМ(2012)0730). 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.
- (19) С оглед на гореизложеното Регламент (ЕО) № 1370/2007 следва да бъде съответно изменен,

ПРИЕХА НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

---

<sup>1</sup> Регламент на Съвета (ЕС) № .../... за изменение на Регламент (ЕО) № 994/98 от 7 май 1998 г. по прилагането на членове 92 и 93 от Договора за създаване на Европейската общност към някои категории хоризонтална държавна помощ и на Регламент (ЕО) № 1370/2007 на Европейския парламент и на Съвета от 23 октомври 2007 г. относно обществените услуги за пътнически превоз с железопътен и автомобилен транспорт, СОМ(2012)0730, 5.12.2012 г.

## Член 1

*Без да се засяга Директива 2014/25/ЕС на Европейския парламент и на Съвета<sup>1</sup>, Регламент (ЕО) № 1370/2007 се изменя, както следва: [Изм. 17]*

1. Член 2 се изменя както следва:

*-а) добавя се следната буква:*

*„аа) „обществен пътнически железопътен превоз“ означава обществен пътнически превоз с железопътен транспорт, с изключение на пътническия превоз с други видове релсов транспорт, като например метро, трамвай или, ако държавите членки вземат такова решение, трамвай-vlak;“; [Изм. 18]*

а) буква в) се заменя със следния текст:

*„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, **наред с другото**, определена градска агломерация ~~и~~ **и/или** селски район **или регион, включително на трансгранично равнище**;“; [Изм. 19]*

---

<sup>1</sup> *Директива 2014/25/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 26 февруари 2014 г. относно възлагането на поръчки от възложители, извършващи дейност в секторите на водоснабдяването, енергетиката, транспорта и пощенските услуги и за отмяна на Директива 2004/17/ЕО (ОВ L 94, 28.03.2014 г., стр. 243).*

б) в буква д) се добавя следната алинея:

*„В обхвата на задълженията за обществена услуга не се включват обществени услуги за превоз, които не са необходими, **наред с другото**, за постигане на ползите, осигурявани от мрежите **в икономическо, техническо или географско отношение** на местно, регионално или поднационално равнище. **Тези ползи, осигурявани от мрежите, възникват посредством интегрирането на услугите за превоз, което прави общественя транспорт по-привлекателен за пътниците и по-ефективен за съответния сектор. Ползите, осигурявани от мрежите, могат да бъдат постигнати както от услугите, които постигат икономическо равновесие, така и от такива, които не го правят, както и на различни равнища, като например на географско, на ниво разписание на влаковете или на ниво тарифи.**“ [Изм. 20]*

2. Вмъква се следният член:

„Член 2а

Планове за *мултимодален и устойчив* обществен транспорт и задължения за обществена услуга [Изм. 21]

1. Компетентните органи изготвят и редовно актуализират планове за обществен транспорт, обхващащи всички съответни видове транспорт за територията, за която са компетентни. 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. ~~Планове следва да, с което се насърчава социално и териториално сближаване. Възможно е тези планове да се състоят от информация относно~~ *планове за обществения транспорт, които вече съществуват в публичното пространство. Съществуващите вече превози между области се вземат под внимание. Тези планове* включват най-малкото: [Изм. 22]

а) структурата на мрежата или маршрутите;

- б) основните изисквания към обществения транспорт, ~~като например~~ **включително, наред с другото**, достъпност, ~~териториална~~ **свързаност, сигурност, за хората с увреждания, и** 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;~~ **[Изм. 23]**
- ба) **за обществения пътнически железопътен превоз критериите за ефективност, включително, наред с другото, дял на този вид транспорт от общия, точност, ефективност на разходите, честота на услугата, удовлетвореност на клиентите и качеството на подвижния състав;** [Изм. 24]
- в) стандарти за качество **и безопасност, както и аспекти**, свързани с ~~въпроси като оборудване на гарите и контрола по отношение на~~ подвижния състав, ~~точност и надеждност, чистота, обслужване на~~ клиентите ~~и~~ **инфраструктурата и услугите, включително** информация, ~~обработка на жалби и обезщетяване, контрол на~~ качеството на услугите; **[Изм. 25]**
- г) принципите на ценовата политика, **като например използването на социални тарифи;** [Изм. 26]

д) ~~експлоатационните изисквания, като например превоз на велосипеди, управление на движението, план за действие в извънредни ситуации в случай на смущения в предоставяните услуги~~ **приложимите правила относно правата на пътниците, социалните условия и условията за заетост, опазването на околната среда и определянето на екологични цели.** [Изм. 27]

~~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.~~  
[Изм. 28]

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 **които включват** най-малкото превозвачи, управители на инфраструктура, ако това е целесъобразно, и представителни организации на пътниците и на работниците, **след което публикуват тези плановете.** [Изм. 29]



2. Въвеждането на задължения за обществена услуга и възлагането на обществени поръчки за услуги следват приложимите планове за обществен транспорт.
3. Спецификациите на задълженията за предоставяне на обществена услуга за обществен пътнически транспорт и обхвата на тяхното прилагане се определят, както следва:
  - а) в съответствие с член 2, буква д);
  - б) те трябва да бъдат подходящи за постигане на целите на плана за обществен транспорт, *т.е. да определят процедурата по възлагане по отношение на желаните стандарти за качество и подходящите средства за това, за да се постигнат целите на плана за обществения транспорт; [Изм. 30]*
  - в) те трябва да бъдат пропорционални и ~~да не надхвърлят необходимото~~ за постигането на целите на ~~плана~~ *плановете* за обществен транспорт *и, по отношение на пътническия железопътен превоз, да вземат предвид Директива 2012/34/ЕС на Европейския парламент и на Съвета\**. [Изм. 31]

Оценката на целесъобразността, посочена в буква б), следва да взема предвид дали намесата на публични субекти в предоставянето на пътнически превози е подходящо средство за постигане на целите на плановете за обществен транспорт. [Изм. 32]

За обществения пътнически железопътен превоз оценката на необходимостта и пропорционалността, посочена в буква в), трябва да взема предвид транспортните услуги, предоставяни по член 10, параграф 2 от Директива № 2012/34/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 21 ноември 2012 година за създаване на единно европейско железопътно пространство (преработена)<sup>4</sup> и да отчита цялата информация, предоставена на управителите на инфраструктура и регулаторните органи съгласно член 38, параграф 4, първо изречение от посочената директива. [Изм. 33]

4. Спецификациите на задълженията за предоставяне на обществени услуги и съответната компенсация за нетния финансов ефект от задълженията за предоставяне на обществена услуга позволяват постигане на целите на плана за обществен транспорт по най-ефективен икономически *ефективен* начин *и осигуряване на* финансова подкрепа в дългосрочен план за предоставянето на услуги по обществен пътнически транспорт в съответствие с изискванията, установени в плана за обществен транспорт. [Изм. 34]

---

<sup>4</sup> ~~ОВ L 343, 14.12.2012 г., стр. 32.~~

5. При изготвянето на спецификациите за задълженията за обществена услуга компетентният орган изготвя съответния проект и определя техния обхват, основните етапи на оценка на съответствието им с изискванията по параграфи 2, 3 и 4 и резултатите от оценката.

Компетентният орган се консултира ~~по подходящ начин~~ със съответните заинтересовани страни, сред които присъстват ~~най-малко~~ превозвачи, управители на инфраструктура, ~~ако това е целесъобразно~~, и представителни организации на пътниците и на работниците, относно тези спецификации и взема предвид техните становища. **[Изм. 35]**

6. Относно обществения пътнически железопътен превоз:
  - а) съответствието на оценката и процедурата, предвидени в настоящия член, се осигуряват от регулаторния орган, посочен в член 55 от Директива 2012/34/ЕС, ~~включително по негова собствена инициатива~~ **по искане на съответната заинтересована страна; [Изм. 36]**

б) ~~максималният годишен обем на даден договор~~ **минималният брой на договорите** за обществени услуги, ~~изразен във влак-километри, е по високата стойност от следните две: 10 милиона влак-километра или една трета от общия обем национални обществени пътнически железопътни превози, предоставяни по договори за обществени услуги.~~ **в железопътния транспорт в дадена държава членка е:**

- **един, в случай на обем на националния пазар на пътнически железопътни превози, предоставяни по договори за обществени услуги, до 20 милиона влак-километра;**
- **два, в случай на обем на националния пазар на пътнически железопътни превози, предоставяни по договори за обществени услуги, от над 20 милиона влак-километра до 100 милиона влак-километра, при условие че обемът на един договор не надвишава 75% от общия обем на пазара по договори за обществени услуги;**
- **три, в случай на обем на националния пазар на пътнически железопътни превози, предоставяни по договори за обществени услуги, от над 100 милиона влак-километра до 200 милиона влак-километра, при условие че обемът на един договор не надвишава 75% от общия обем на пазара по договори за обществени услуги;**
- **четири, в случай на обем на националния пазар на пътнически железопътни превози, предоставяни по договори за обществени услуги, от над 200 милиона влак-километра, при условие че обемът на един договор не надвишава 65% от общия обем на пазара по договори за обществени услуги;**

[Изм. 69]

*ба) компетентният орган определя маршрутите, които ще се възлагат чрез договори за обществени услуги в съответствие с Директива 2012/34/ЕС. [Изм. 38]*

---

\* *Директива 2012/34/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 21 ноември 2012 г. за създаване на единно европейско железопътно пространство (ОВ L 343, 14.12.2012 г., стр. 32).“*

3. Член 4 се изменя, както следва:

а) В параграф 1 буква а) се заменя със следното:

„а) определят се ясно задълженията за обществени услуги, посочени в член 2, буква д) и член 2а, които доставчикът на обществени услуги трябва да изпълнява, и съответните географски райони **транспортни мрежи, като се изисква и операторите да предоставят на компетентния орган всяка информация, която е от значение за възлагането на обществени поръчки за услуги, като същевременно се спазва търговската тайна;**“; [Изм. 39]

б) Последното изречение в параграф 1, буква б) се заменя със следното:

„При обществени поръчки за услуги, които не са възложени в съответствие с член 5, параграф 3, тези параметри се определят така, че **компенсацията да не е възможно изплащаната компенсация да надвишава, нито да е по-малка от** сумата, необходима за покриване на нетния финансов ефект върху извършените разходи и реализираните приходи при изпълнение на задълженията за обществени услуги, като се отчитат приходите от тази дейност, които остават в оператора, и разумната печалба;“; [Изм. 40]

ба) Параграф 5 се заменя със следното:

„5. Без да се засяга действието на националното право и на правото на Съюза, включително на представителни колективни споразумения между социални партньори, компетентните органи изискват от избрания оператор на обществени услуги да предостави на персонала условия на труд въз основа на обвързващи национални, регионални или местни социални стандарти и/или да прилага задължителното прехвърляне на персонал в случай на промяна на оператор. При подобно прехвърляне персоналет, нает по-рано от предишния оператор за извършване на услугите, получава същите права, с които би се ползвал в случай на прехвърляне по смисъла на Директива 2001/23/ЕО. Когато компетентните органи изискват операторите на обществени услуги да спазват определени социални стандарти, тръжните документи и обществените поръчки за услуги изброяват засегнатия персонал и прозрачно дават подробности за договорните му права и условията, при които наетите лица се смятат за свързани с услугите.“; [Изм. 41]

в) Параграф 6 се заменя със следното:

„6. ~~Когато~~ В съответствие с националното право компетентните органи ~~изискват от~~ **определят обвързващи норми за качество и социални норми, както и подходящи социални критерии и критерии за качество, включително задължението на** операторите на обществени услуги да спазват ~~определени норми за качество и социални норми или да въведат норми за качество или социални критерии, тези норми и критерии се включват~~ **приложимите представителни колективни договори и да осигуряват достойни условия на труд и заетост, като ги включват или се позовават на тях** в тръжната документация и в договорите за обществени услуги, **независимо от вида на процедурата по възлагане.**“; [Изм. 42]

г) Добавя се следният параграф:

„8. Компетентните органи предоставят на всички заинтересовани страни съответната информация за изготвянето на оферта в рамките на конкурентна тръжна процедура, **като спазват търговската тайна.** 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.“. [Изм. 43]

4. Член 5 се изменя, както следва:

*-а) Добавя се следният параграф:*

*„1а. Всеки компетентен орган, независимо дали е индивидуален орган или представлява група от органи, включително такива от повече от една държава членка, има право да възлага обществени поръчки за услуги в съответствие с правилата, изложени в настоящия регламент.“; [Изм. 44]*

*-аа) Създават се следните параграфи:*

*„3а. До края на преходния период, посочен в член 8, параграф 2, държавите членки и – ако го позволява националното законодателство – компетентните органи могат да изключат от конкурентните тържени процедури за възлагане на обществени поръчки за услуги за железопътен превоз, организирани от компетентните органи на тяхна територия съгласно параграф 3 от настоящия член, всяко железопътно предприятие или всеки оператор или всяка друга дъщерна структура, пряко или косвено контролирани от железопътно предприятие или от негово холдингово дружество, ако упражняващото контрол железопътно предприятие или упражняващото контрол холдингово дружество или техните дъщерни предприятия:*



- а) са лицензирани и извършват вътрешни железопътни услуги в държава членка, в която компетентните органи нямат право да възлагат обществени поръчки за услуги чрез конкурентни тръжни процедури, както и*
- б) са се ползвали от пряко възложените обществени поръчки за услуги за железопътен превоз, чийто дял по отношение на стойността е по-висок от 50 % от общата стойност на всички обществени поръчки за услуги за железопътен превоз, възложени на това железопътно предприятие или холдингово дружество, или на техните дъщерни предприятия.*

*За целите на настоящия параграф „контрол“ означава права, договори или други средства, които, самостоятелно или в комбинация и с оглед на фактически или правни обстоятелства, дават възможност за упражняване на решаващо влияние върху дадено предприятие, по-специално чрез:*

- а) собственост или право на ползване на всички или на част от активите на дадено предприятие;*
- б) права или договори, които дават правото за упражняване на решаващо влияние върху състава, гласуването или решенията на социалните органи на това предприятие.*

*3б. Държавите членки и – ако го позволява националното законодателство – компетентните органи могат да изключат от конкурентните тръжни процедури всеки оператор или всяко предприятие, който или което се контролира пряко или косвено от юридическо или физическо лице или лица, регистрирани в трета държава или трети държави, освен ако тази държава или тези държави са предприели мерки, които позволяват обществени поръчки за услуги да се възлагат чрез конкурентна тръжна процедура на железопътни предприятия, лицензирани в държава членка.“; [Изм. 68]*

а) Параграф 4 се заменя със следното:

„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
- б) когато се отнасят до предоставянето на годишна основа на ~~по-малко от 300 000 километра~~ обществени услуги за пътнически превоз *по-малко от 300 000 километра на превозно средство* или по-малко от ~~150 000~~ *500 000* километра *на превозно средство* в случай на обществена поръчка, включваща железопътен обществен транспорт. [Изм. 47]

*ба) когато техническите спецификации на изолирани железопътни системи в областта на общественя пътнически железопътен превоз се различават значително от ТСОС на основната железопътна мрежа на съответната държава членка, с която те не са свързани.*  
[Изм. 75]

Когато обществена поръчка за услуги се възлага пряко на малко или средно предприятие, работещо с не повече от 23 пътни превозни средства, тези прагове могат да се увеличат или до средна годишна стойност, оценявана на по-малко от 2 000 000 EUR, или до предоставяне на обществени услуги за пътнически превоз, възлизащи на по-малко от 600 000 километра *на превозно средство* годишно.“;  
[Изм. 48]

aa) *Параграф 5 се заменя със следното:*

*„5. В случай на прекъсване на услугите или на непосредствен риск от такова прекъсване компетентният орган може да предприеме спешна мярка. Спешната ситуация може да е свързана и с невъзможността на компетентния орган да започне своевременно тръжна процедура за възлагане на обществена поръчка за услуги и/или да възложи своевременно тази поръчка на даден оператор. Тази спешна мярка е във вид на пряко възлагане или формално съгласие за удължаване на обществена поръчка за услуги, или във вид на изискване за изпълнение на някои задължения за обществени услуги. Операторът на обществени услуги има право да обжалва решението за налагане на предоставянето на някои обществени услуги. Възлагането или удължаването на обществена поръчка за услуги чрез спешна мярка, или налагането на такава поръчка, не надвишават две години.“; [Изм. 63]*

б) Параграф 6 се заменя със следното:

*„б. Компетентните **В** съответствие с Директива 2012/34/ЕС и освен ако националното право не го забранява, тези компетентни органи, които са отговорни за установяването на планове за обществен транспорт съгласно посоченото в член 2а, могат може да решат, с цел засилване на конкуренцията между железопътните предприятия, поръчките за обществен пътнически железопътен транспорт, обхващащи части от една и съща мрежа или съвкупност от маршрути, да се възлагат на различни железопътни предприятия. За тази цел компетентните органи могат да решат преди началото на тръжната процедура да ограничат броя на поръчките, които ще бъдат възложени на едно и също железопътно предприятие. **да пристъпят към прякото възлагане на обществени поръчки за услуги, отнасящи се до обществени услуги за железопътен превоз на пътници, при спазване на следните условия:***

- а) планът за обществен транспорт съдържа изисквания, приложими за целия срок на договора по отношение на следното:*
- развитие на пътничкопотока,*
  - точност на услугите,*
  - ефективност на разходите по отношение на производителност на капитала,*
  - честота на експлоатацията на влаковете,*
  - удовлетвореност на клиентите,*
  - качество на подвижния състав.*
- б) компетентният орган публикува не по-късно от 18 месеца преди началото на договора по какъв начин изискванията, посочени в буква а) от настоящия параграф, трябва да се бъдат спазени чрез пряко възлагане на обществена поръчка за услуги и редовно оценява спазването на тези изисквания в годишния доклад, посочен в член 7, параграф 1. Ако бъде подадена жалба от страна на заинтересован железопътен оператор или от заинтересовано железопътно предприятие относно прякото възлагане на поръчката, регулаторният орган оценява причините, посочени от компетентния орган, и взема решение не по-късно от два месеца след като жалбата е била предявена. Регулаторният орган може да действа и по собствена инициатива.*

*в) регулаторният орган оценява не по-късно от 24 месеца преди края на текущата поръчка дали изискванията, посочени в буква а) от настоящия параграф, и оценени в съответствие с член 7, параграф 1, са били спазени. Компетентният орган предоставя на регулаторния орган всички данни, необходими за неговата оценка.*

*Ако регулаторният орган стигне до заключението, че изискванията, определени в буква а) от настоящия параграф, не са спазени, той незабавно задължава компетентния орган да възложи всички нови обществени поръчки за услуги в съответствие с параграф 3 от настоящия член.*

*Решението на независимия регулаторен орган има задължителна сила и е незабавно приложимо.*

*Чрез дерогация от член 4, параграф 3 срокът на такива поръчки не може да надвишава девет години.*

*Комисията приема делегирани актове като описва подробно изискванията, посочени в буква а) от настоящия параграф.“.*

**[Изм. 50]**

5. Вмъква се следният член:

„Член 5а

Подвижен състав

1. В съответствие с правилата за държавните помощи ~~държавите членки~~ **компетентните органи** вземат необходимите мерки за осигуряване на ~~ефективен и недискриминационен~~ **ефективни и недискриминационни условия за** достъп до подходящ подвижен състав за обществени услуги за пътнически железопътен превоз за оператори, които желаят да предоставят обществени услуги за пътнически превоз с железопътен транспорт по договор за обществени услуги. **[Изм. 51]**
2. Когато на съответния пазар не съществуват лизингови дружества за подвижен състав, които да отдават под наем посочения в параграф 1 подвижен състав при недискриминационни и икономически изгодни условия на всички оператори, предоставящи услуги по обществен железопътен пътнически транспорт, държавите членки гарантират, че рискът във връзка с остатъчната стойност на подвижния състав се поема от компетентния орган в съответствие с правилата за държавните помощи, когато операторите, които възнамеряват и могат да участват в тръжни процедури за възлагане на обществени поръчки за услуги, поискат това, за да могат да участват в тръжни процедури.

Компетентният орган може да изпълни изискването в първата алинея по ~~един от следните начини~~ **различни начини, позволяващи икономии от мащаба, като например:** **[Изм. 52]**



- а) като ~~придобие~~ самият той **придобие на пазарни цени** 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, **[Изм. 53]**
- 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,
- ва) чрез сътрудничество със съседните местни органи с цел да се разполага с по-значително количество подвижен състав; [Изм. 54]**

3. В случаите, посочени в *параграф 2, втора алинея*, букви б) и в), компетентният орган има право да изиска от оператора на обществена услуга да прехвърли подвижния състав след изтичането на договора за обществена услуга на оператора, на когото е възложена новата поръчка. Компетентният орган може да задължи новия оператор на обществената услуга да закупи подвижния състав. Прехвърлянето се извършва по пазарни цени. **[Изм. 55]**
- 3 4. Ако подвижният състав се прехвърля на нов оператор на обществена услуга, компетентният орган предоставя в тръжната документация подробна информация за разходите за поддръжка на подвижния състав и за неговото техническо състояние.“. **[Изм. 56]**
- ~~4. До [18 месеца след датата на влизане в сила на настоящия регламент] Комисията ще приеме мерки, определящи подробностите относно процедурата, която да бъде следвана за прилагането на параграфи 2 и 3 от настоящия член. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 9а, параграф 2.“ **[Изм. 57 и 82]**~~

6. В член 6 параграф 1 се заменя със следния текст:

„1. Всяка компенсация, свързана с общо правило или обществена поръчка за услуги, се подчинява на разпоредбите на член 4, независимо от начина, по който е възложена поръчката. Всички компенсации, от какъвто и да е характер, във връзка с обществена поръчка за услуги, която не е възложена съгласно член 5, параграф 3, или във връзка с общо правило, се подчиняват също на разпоредбите в приложението.“.

7. Член 7 се изменя, както следва:

а) Параграф 1 се заменя със следното:

„1. Всеки компетентен орган оповестява веднъж годишно подробен доклад относно задълженията за предоставяне на обществени услуги, за които отговаря, началната дата и срока на договорите за обществени услуги, избраните оператори на обществени услуги и компенсационните плащания и изключителните права, предоставени на тези оператори чрез възстановяване на разходите. ***В доклада се оценява работата от гледна точка на съответствието и се посочват всички показатели за транспортните услуги, включително точността, надеждността, чистотата, удовлетвореността на ползвателите, измерена чрез проучвания на общественото мнение, както и минималната степен на използване на капацитета.*** Докладът прави разграничение между автобусен транспорт и железопътен транспорт, позволява да бъдат контролирани и оценени работата, качеството и финансирането на мрежата за обществен транспорт и ако е необходимо, предоставя информация относно естеството и обема на всички предоставени изключителни права. Държавите членки улесняват централния достъп до тези доклади, например посредством публикуването им на обща интернет страница. ***Комисията изготвя обобщение на тези доклади и го представя на Европейския парламент и на Съвета на всички работни езици.***“; [Изм. 58]

б) В параграф 2 се добавя следната буква:

„г) предвидената начална дата и срок на договора за обществени услуги.“.

8. Член 8 се изменя, както следва:

а) В параграф 2 първата алинея се заменя със следния текст:

„2. Без да се засяга параграф 3, възлагането на обществени поръчки за услуги ~~е изключение на които засягат автомобилния транспорт и~~ други видове релсов транспорт като метрополитен ~~и~~ трамваен транспорт **или системи трамвай-vlak**, се подчинява на ~~разпоредбите на член 5, параграф 3 от 3 декември 2019 г. Най-късно до 3 декември 2019 г. всички на разпоредбите на член 5.~~ **Възлагането на договори за обществени услуги за другите видове релсов или автомобилен, които се отнасят до обществения пътнически железопътен превоз, се подчинява от 3 декември 2022 г. на разпоредбите на член 5. До 3 декември 2022 г. на компетентните органи, отговорни за изготвянето на плановете за обществен транспорт трябва да са били възложени, посочени в член 2а, се предоставят всички необходими правомощия за възлагане на обществени поръчки за услуги в** в съответствие с член 5, параграф 3. По време на преходния период ~~до 3 декември 2019 г.~~ **преходните периоди** държавите членки приемат мерки за постепенното изпълнение на разпоредбите на член 5, параграф 3 с цел избягване на сериозни структурни проблеми, свързани по-специално с транспортния капацитет.“; [Изм. 59]

аа) В параграф 2 се добавя следната алинея:

„**До шест месеца след изтичане на първата половина от преходните периоди държавите членки предоставят на Комисията доклад за осъществения напредък, като подчертават постепенното възлагане на обществени поръчки за услуги в съответствие с член 5. Въз основа на докладите за осъществения напредък на държавите членки Комисията може да предложи подходящи мерки, насочени към държавите членки.**“; [Изм. 60]

б) Въмква се следният параграф :

„2а. **Срокът на** договорите за обществени услуги за обществен пътнически железопътен превоз, които **са не се подчиняват на разпоредбите на член 5**, 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.~~ **преди 3 декември 2022 г., изтича във всеки случай най-късно на ...<sup>+</sup>.** [Изм. 61]

в) В параграф 3, втора алинея последното изречение се заменя със следното:

„Договорите, посочени в буква г), могат да останат в сила до изтичането на срока им, при условие че имат ограничен срок, сходен със сроковете, посочени в член 4.“.

9. "Създава се следният член:

„Член 9а

Процедура на комитета

1. Комисията се подпомага от Комитета за единното европейско железопътно пространство, създаден по силата на член 62 от Директива 2012/34/ЕС. Той е комитет по смисъла на Регламент (ЕС) № 182/2011 на Европейския парламент и на Съвета\*.

---

<sup>+</sup> 10 години след влизането в сила на настоящия регламент (т.е. от акта за изменение — 2013/0028(COD)).

2. При позоваване на настоящия параграф се прилага член 5 от Регламент (ЕС) № 182/2011.

---

\* Регламент (ЕС) № 182/2011 на Европейския парламент и на Съвета от 16 февруари 2011 г. за установяване на общите правила и принципи относно реда и условията за контрол от страна на държавите-членки върху упражняването на изпълнителните правомощия от страна на Комисията (ОВ L 55, 28.2.2011 г., стр. 13).“

## Член 2

Настоящият регламент влиза в сила в деня след публикуването му в *Официален вестник на Европейския съюз*. **Той е достъпен в консолидиран вид заедно с Регламент (ЕО) № 1370/2007, който той изменя, в срок до три месеца от публикуването му. [Изм. 62]**

Настоящият регламент е задължителен в своята цялост и се прилага пряко във всички държави членки.

Съставено в ...,

*За Европейския парламент*  
*Председател*

*За Съвета*  
*Председател*