



ЕВРОПЕЙСКИ ПАРЛАМЕНТ

2009 - 2014

Комисия по транспорт и туризъм

2013/0029(COD)

18.6.2013

*****I**

ПРОЕКТОДОКЛАД

относно предложението за директива на Европейския парламент и на Съвета за изменение на Директива № 2012/34/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 21 ноември 2012 г. за създаване на единно европейско железопътно пространство по отношение на отварянето на пазара на вътрешни услуги за железопътни пътнически превози и управлението на железопътната инфраструктура (СОМ(2013)0029 – С7-0025/2013 – 2013/0029(COD))

Комисия по транспорт и туризъм

Докладчик: Саид Ел Хадрави

Легенда на използваните знаци

- * Процедура на консултация
- *** Процедура на одобрение
- ***I Обикновена законодателна процедура (първо четене)
- ***II Обикновена законодателна процедура (второ четене)
- ***III Обикновена законодателна процедура (трето четене)

(Посочената процедура се базира на правното основание, предложено в проекта на акт.)

Изменения към проект на акт

Измененията към проекта на акт, внесени от Парламента, се обозначават в ***получер курсив***. Отбелязването в *курсив* е предназначено за съответните технически служби и се отнася до частите от проекта на акт, за които е предложено изменение с оглед изготвяне на окончателния текст (например очевидно грешни или липсващи части в текста на даден език). Предложенията за поправка подлежат на съгласуване със засегнатите технически служби.

Антетката на всяко изменение към съществуващ акт, който проектът на акт има за цел да измени, съдържа трети и четвърти ред, където се посочват съответно съществуващият акт и засегнатата разпоредба от него. Възпроизведените части от разпоредба на съществуващ акт, която Парламентът желае да измени, но която остава непроменена в проекта на акт, се отбелязват с **получер** шрифт. Евантуални заличавания, които засягат такива части от текста, се обозначават по следния начин: [...].

СЪДЪРЖАНИЕ

Страница

ПРОЕКТ НА ЗАКОНОДАТЕЛНА РЕЗОЛЮЦИЯ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ	5
ИЗЛОЖЕНИЕ НА МОТИВИТЕ	34

ПРОЕКТ НА ЗАКОНОДАТЕЛНА РЕЗОЛЮЦИЯ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ

относно предложението за директива на Европейския парламент и на Съвета за изменение на Директива № 2012/34/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 21 ноември 2012 г. за създаване на единно европейско железопътно пространство по отношение на отварянето на пазара на вътрешни услуги за железопътни пътнически превози и управлението на железопътната инфраструктура (COM(2013)0029 – C7-0025/2013 – 2013/0029(COD))

(Обикновена законодателна процедура: първо четене)

Европейският парламент,

- като взе предвид предложението на Комисията до Парламента и до Съвета (COM(2013)0029),
 - като взе предвид член 294, параграф 2 и член 91 от Договора за функционирането на ЕС, съгласно които Комисията е внесла предложението в Парламента (C7-0025/2013),
 - като взе предвид член 294, параграф 3 от Договора за функционирането на ЕС,
 - като взе предвид мотивираните становища, изпратени от Камара на депутатите на Великото херцогство Люксембург, Риксдага на Кралство Швеция, Първата камара на Кралство Нидерландия, Втората камара на Кралство Нидерландия, Сената на Френската република и Сейма на Република Литва 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 от ...¹,
 - като взе предвид становището на Комитета на регионите от ...²,
 - 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 и на комисията по регионално развитие (A7-0000/2013),
1. приема изложената по-долу позиция на първо четене;
 2. изисква 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;

¹ Все още непубликувано в Официален вестник.

² Все още непубликувано в Официален вестник.

3. възлага на своя председател да предаде позицията на Парламента съответно на Съвета и на Комисията, както и на националните парламенти.

Изменение 1

Предложение за директива Съображение 5

Текст, предложен от Комисията

(5) По-добра координация между управителите на инфраструктурата и железопътните предприятия трябва да се осигури със създаването на координационен комитет, за да се постигне ефикасно управление и използване на инфраструктурата.

Изменение

(5) По-добра координация между управителите на инфраструктурата и железопътните предприятия трябва да се осигури със създаването на координационен комитет, за да се постигне ефикасно управление и използване на инфраструктурата. ***Освен това, за да се гарантира гладкото протичане на дейностите по текущото управление на мрежата, управителят на инфраструктурата на равнище контрол на движението следва да извършва координация с железопътните предприятия без да компрометира своята независимост и отговорността си за управлението на мрежата и съществуващите правила.***

Or. en

Обосновка

Сътрудничеството на техническо равнище между управителя на инфраструктура и железопътните предприятия следва да се подобри, за да се укрепи ефикасното управление на мрежата. Това следва да се случи без да се компрометират независимостта и ролята на управителя на инфраструктура.

Изменение 2

Предложение за директива Съображение 6 а (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(ба) При упражняването на всички съответни функции съгласно настоящата директива от управителя на инфраструктура следва да се изисква да използва своите правомощия, за да подобрява постоянно ефикасността на управлението на железопътната инфраструктура, така че да предоставя висококачествени услуги на своите потребители.

Or. en

Обосновка

Управителят на инфраструктура получава нови правомощия посредством промените, предложени от Комисията в член 3, параграф 2. Той следва да ползва тези правомощия в дух на предоставяне на висококачествени услуги на потребителите, железопътните предприятия и техните пътници. Управителите на инфраструктура в целия ЕС следва да споделят същата мисия.

Изменение 3

Предложение за директива Съображение 13 а (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(13а) Като се вземат предвид разнородността на мрежите по отношение на техните размери и гъстота и различните видове организационни структури на националните, местните или регионалните органи и техния съответен опит по отношение на процеса на отваряне на пазарите, всяка държава членка следва да получи достатъчна гъвкавост, за да организира своята мрежа по такъв начин, че да се постигне оптимален микс от услуги с открит достъп и

*услуги, извършвани в рамките на
обществени поръчки за услуги, така
че да се гарантира високо качество на
услугите за всички пътници;*

Or. en

Изменение 4

Предложение за директива Съображение 19

Текст, предложен от Комисията

(19) С оглед привличането на повече интерес към железопътните пътнически услуги, държавите членки следва да **са в състояние да** изискват от железопътните предприятия, предоставящи вътрешни услуги за превоз на пътници да участват в обща схема за информация и **интегрирана** продажба на билети за издаване на билети, директни билети и за извършване на резервации. **В случай, че такава** схема **бъде въведена**, следва да **се гарантира, че тя** не изкривява пазарните принципи или не внася неравнопоставеност между железопътните предприятия.

Изменение

(19) С оглед привличането на повече интерес към железопътните пътнически услуги, държавите членки следва да изискват от железопътните предприятия, предоставящи вътрешни **и международни** услуги за превоз на пътници да участват в обща схема за информация и **директна** продажба на билети за издаване на билети, директни билети и за извършване на резервации. Такава схема следва да не изкривява пазарните принципи или **да** не внася неравнопоставеност между железопътните предприятия

Or. en

Обосновка

Съображението се отнася конкретно до създаването на директна схема за продажба на билети за пътническия железопътен транспорт.

Изменение 5

Предложение за директива Съображение 19 а (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(19a) Важно е железопътните предприятия да се включат в разработването на интегрирани схеми за продажба на билети, в частност по отношение на транспорта на местно и регионално равнище, така че да се увеличи привлекателността на железопътния транспорт за пътниците. Такива схеми следва да не изкривяват пазарните принципи или да не внасят неравнопоставеност между железопътните предприятия

Or. en

Обосновка

Настоящото съображение засяга важността на схемите за интермодално издаване на билети, които са определени като „схеми за интегрирана продажба на билети”.

Изменение 6

Предложение за директива Съображение 19 б (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(19б) Пътниците следва да имат достъп до функциониращи директни схеми за издаване на билети и интегрирани схеми за издаване на билети. Такива схеми биха превърнали също така железниците в по-привлекателно средство за транспорт за хората. Директните схеми за издаване на билети, разработени от сектора в рамките на държавите членки, следва да са оперативно съвместими една с друга, за да се позволи създаването на схема за целия Съюз, която обхваща всички оператори на пътниците, използващи

железопътен транспорт.

Or. en

Изменение 7

Предложение за директива Съображение 19 в (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(19в) Националният регулаторен орган следва да одобри или да изиска промени в условията за прехвърляне на персонал. В това може да се включва прилагането на период за размисъл за персонала, който трябва да бъде прехвърлен. Когато взема своето решение регулаторният орган следва да се стреми да избегне прехвърлянето на чувствителна информация от управителя на инфраструктура към друго образование в рамките на интегрираното предприятие.

Or. en

Изменение 8

Предложение за директива Съображение 19 г (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(19г) В контекста на придобития опит чрез мрежата на регулаторните органи, посочени в член 57 от Директива 2012/34/ЕС, Комисията следва да изготви законодателно предложение за създаването на Европейски регулаторен орган. Този орган следва да разполага с надзорни и

арбитражни функции, които да му позволяват да разрешава трансгранични и международни проблеми и да разглежда обжалвания на решения, взети от националните регулаторни органи.

Or. en

Обосновка

Не следва да се забравя, че създаването на Европейски регулаторен орган е необходимо за довършването на изграждането на единно европейско железопътно пространство. Това е искане от страна на Парламента след преработката на първия железопътен пакет.

Изменение 9

Предложение за директива Съображение 19 д (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(19d) С оглед приключването на изграждането на единно европейско железопътно пространство и предвид конкуренцията в сектора, Комисията следва активно да подкрепя и насърчава социалния диалог на равнище ЕС, така че да гарантира, че железопътните работници се ползват от подходяща защита срещу нежелани ефекти от отварянето на пазара и да изготви общи отговори на предизвикателствата в резултат от прилагането на четвъртия железопътен пакет.

Or. en

Изменение 10

Предложение за директива Съображение 19 е (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(19е) Комисията следва да гарантира пълното и правилно прилагане от държавите членки на разпоредбите на Директива 2004/47/ЕО на Съвета от 18 юли 2005 година относно Споразумението между Общността на европейските железници (СЕР) и Европейската федерация на транспортните работници (ETF) относно определени аспекти на условията на труд на мобилните работници, които участват в оперативно съвместими трансгранични услуги в железопътния сектор¹.

¹ *ОВ L 195, 27.7.2005 г., стр. 15.*

Or. en

Изменение 11

**Предложение за директива
Съображение 19 ж (ново)**

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(19ж) В контекста на развитието на единно европейско железопътно пространство и последващото отваряне на пазара на железопътния транспорт, държавите членки следва да ползват представителни колективни трудови договори, така че да се избегнат социалния дъмпинг и нечестната конкуренция.

Or. en

Изменение 12

Предложение за директива Съображение 19 з (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(19з) Комисията следва да оцени въздействието на настоящата директива върху развитието на пазара на труда за персонала на борда на влаковете и, ако е целесъобразно, да предложи нови законодателни мерки за сертифицирането на такъв персонал на борда на влаковете.

Or. en

Изменение 13

Предложение за директива Член 1 – точка 1 – буква в а) (нова) Директива 2012/34/ЕС Член 3

Текст, предложен от Комисията

Изменение

***ва) добавя се следната нова точка 32:
„(32) „интегрирана схема за продажба на билети” е схема за продажба на билети, която позволява на дадено лице да осъществи пътуване, което включва трансфери в рамките на или между различни транспортни средства като влакове, автобуси, трамваи, метро, фериботи или самолети.”;***

Or. en

Обосновка

Допълва член 7г, параграф 2, буква е) и ролята на координационния комитет по отношение на предложеното в този член разработване на интегрирани схеми за издаване на билети.

Изменение 14

Предложение за директива
Член 1 – точка 1 – буква в б) (нова)
Директива 2012/34/ЕС
Член 3

Текст, предложен от Комисията

Изменение

*вб) добавя се следната нова точка 33:
„(33) „директен билет” означава билет или билети, представляващ(и) договор за транспорт за последователни железопътни услуги, предоставян(и) от едно или няколко железопътни предприятия.”;*

Or. en

Обосновка

Това е определението, използвано в Регламент 1371/2007. За целите на яснотата то следва също така да бъде включено в настоящата директива, в която се разглежда същата тематика.

Изменение 15

Предложение за директива
Член 1 – точка 3
Директива 2012/34/ЕС
Член 7 – параграф 2 а (нов)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

2а. За период от три години след напускането на управителя на инфраструктура, членовете на надзорния съвет или на управителния съвет на управителя на инфраструктура нямат право да заемат каквито и да е висши постове в железопътни предприятия, действащи в мрежата на този управител на инфраструктура.

Изменение 16**Предложение за директива****Член 1 – точка 3**

Директива 2012/34/ЕС

Член 7 – параграф 4 а (нов)

*Текст, предложен от Комисията**Изменение*

4а. При условие че разпоредбите относно институционалното разделяне на управителя на инфраструктура, както са посочени в параграфи 1 – 3, са спазени, че няма конфликт на интереси и че е гарантирана поверителността на чувствителната търговска информация, държавите членки могат да разрешат на управителя на инфраструктура да се включи в споразумения за сътрудничество по прозрачен и недискриминационен начин, с един или няколко заявителя по отношение на конкретна линия или местна или регионална част от мрежата, по такъв начин, че заявителят да бъде насърчен да увеличи ефективността на своето сътрудничество по отношение на съответната част от мрежата. Стимулите следва да се състоят в намаления на таксите за достъп до релсов път, съответстващи на евентуални икономии за управителя на инфраструктура в резултат от това сътрудничество. Такова сътрудничество следва да има за цел предоставянето на по-ефикасно управление на нарушенията на трафика, работите по поддръжка или претоварената инфраструктура на дадена линия или на част от мрежа, където има тенденция за закъснения, или още подобряването

*на безопасността.
Продължителността му следва да
бъде ограничена до не повече от пет
години. Управителят на
инфраструктура информира за
планираното сътрудничество
регулаторния орган, посочен в член 55.
Регулаторният орган предоставя
предварителното си одобрение за
споразумението за сътрудничество,
изисква неговото изменение ли иго
отхвърля, ако горепосочените условия
не са изпълнени. Той може да изиска
изменението на споразумението на
всеки един етап през цялото му
времетраене. Управителят на
инфраструктура информира за
планираното сътрудничество
координационния комитет, посочен в
член 7г.*

Or. en

Обосновка

Независимият управител на инфраструктура следва да разполага с възможността да се включи в споразумения с железопътни предприятия, за да подобри функционирането на конкретна линия или част от мрежа. Такова споразумение изисква одобрението от страна на регулаторния орган и е с ограничено времетраене.

Изменение 17

Предложение за директива

Член 1 – точка 3

Директива 2012/34/ЕС

Член 7 - параграф 5

Текст, предложен от Комисията

Когато на датата на влизане в сила на настоящата директива, управителят на инфраструктурата принадлежи на вертикално интегрирано предприятие, държавите членки могат да решат да не прилагат параграфи 2 до 4 от настоящия член. В такъв случай съответната

Изменение

Когато управителят на инфраструктурата принадлежи на вертикално интегрирано предприятие, държавите членки могат да решат да не прилагат параграфи 2 до 4 от настоящия член. В такъв случай съответната държава членка гарантира, че

държава членка гарантира, че управителят на инфраструктурата изпълнява всички функции, посочени в член 3, параграф 2, и притежава действителна организационна и управленска независимост от всяко железопътно предприятие в съответствие с изискванията, определени в членове от 7а до 7в.

управителят на инфраструктурата изпълнява всички функции, посочени в член 3, параграф 2, и притежава действителна организационна и управленска независимост от всяко железопътно предприятие в съответствие с изискванията, определени в членове от 7а до 7в.

Or. en

Обосновка

Държавите членки следва да могат занапред да избират между разделяне на управителя на инфраструктура от железопътните предприятия или интегрирана структура.

Изменение 18

Предложение за директива

Член 1 – точка 4

Директива 2012/34/ЕС

Член 7 а – параграф 5 а (нов)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

5а. Без да се нарушават разпоредбите на член 56, управителят на инфраструктура изисква одобрението на регулаторния орган, посочен в член 55, преди всяка промяна в структурата или равнището на таксите за достъп до железопътната инфраструктура или за достъп до управляваните от него обслужващи съоръжения. Регулаторният орган проверява спазването на настоящата директива , както и на рамката за таксуване и правилата за таксуване, установени от държавите членки в съответствие с член 29, като изискват всяко нужно изменение в схемата за таксуване.

Обосновка

Регулаторният орган следва да одобрява предварително всяко изменение на инфраструктурните такси и разполага с правомощията да промени такива изменения.

Изменение 19

Предложение за директива

Член 1 – точка 4

Директива 2012/34/ЕС

Член 7 б – параграф 4

Текст, предложен от Комисията

4. За период от три години след напускането на управителя на инфраструктура, членовете на надзорния съвет или на управителния съвет **и висшите служители** на управителя на инфраструктура, нямат право да заемат каквито и да е висши постове в други юридически лица в рамките на вертикално интегрираното предприятие. За период от три години след напускане на тези други юридически лица в вертикално интегрираното предприятие, членовете на техните надзорни или управителни съвети **и висшите им служители** нямат право да заемат друг висш пост в управителя на инфраструктура.

Изменение

4. За период от три години след напускането на управителя на инфраструктура, членовете на надзорния съвет или на управителния съвет на управителя на инфраструктура нямат право да заемат каквито и да е висши постове в други юридически образувания в рамките на вертикално интегрираното предприятие **или в железопътни предприятия, действащи в мрежата на този управител на инфраструктура**. За период от три години след напускане на тези други юридически образувания във вертикално интегрираното предприятие, членовете на техните надзорни или управителни съвети нямат право да заемат друг висш пост в управителя на инфраструктура.

Or. en

Изменение 20

Предложение за директива

Член 1 – точка 4

Директива 2012/34/ЕС

Член 7 б – параграф 5

5. Управителят на инфраструктура разполага със свой персонал и е разположен в офиси, отделни от тези на другите юридически лица в рамките на вертикално интегрираното предприятие. Достъпът до информационните системи е защитен, за да се гарантира независимостта на управителя на инфраструктура. Вътрешният правилник или договорите за наемане на персонал поставят ясни ограничения на контактите с другите юридически лица във вертикално интегрираното предприятие до официално общуване, свързано с упражняването на функциите на управителя на инфраструктура, които също се упражняват и спрямо други железопътни предприятия извън вертикално интегрираното предприятие. Прехвърлянето на персонал, различен от посочения в **точка в)** между управителя на инфраструктура и другите юридически лица във вертикално интегрираното предприятие се допуска само ако е възможно да се гарантира, че няма да има изтичане на чувствителна информация.

5. Управителят на инфраструктура разполага със свой персонал и е разположен в офиси, отделни от тези на другите юридически лица в рамките на вертикално интегрираното предприятие. Достъпът до информационните системи е защитен, за да се гарантира независимостта на управителя на инфраструктура. Вътрешният правилник или договорите за наемане на персонал поставят ясни ограничения на контактите с другите юридически лица във вертикално интегрираното предприятие до официално общуване, свързано с упражняването на функциите на управителя на инфраструктура, които също се упражняват и спрямо други железопътни предприятия извън вертикално интегрираното предприятие. Прехвърлянето на персонал, различен от посочения в **параграф 4**, между управителя на инфраструктура и другите юридически лица във вертикално интегрираното предприятие се допуска само ако е възможно да се гарантира, че няма да има изтичане на чувствителна информация.

Управителят на инфраструктура може да сътрудничи с други образувания на вертикално интегрираното предприятие по отношение на развитието на техните информационни системи, при условие че е гарантирано, че чувствителната информация, съхранявана от управителя на инфраструктура, е подобаващо защитена.

Регулаторният орган одобрява или изисква внасянето на изменения в условията относно прилагането на алинеи първа и втора от настоящия параграф с цел гарантиране на независимостта на управителя на

инфраструктура. Регулаторният орган може да изиска от интегрираното предприятие да му представи всяка информация, която би могло да бъде необходима.

Or. en

Обосновка

Предложението на Комисията е прекалено ограничително. Регулаторният орган следва да гарантира, че по отношение на помещенията, ИТ системи и персонала, освен персонала на най-високите ръководни равнища, условията са такива, че гарантират независимостта на управителя на инфраструктура. Тези условия могат да са различни в отделните държави членки.

Изменение 21

Предложение за директива

Член 1 – точка 4

Директива 2012/34/ЕС

Член 7 г – параграф 1

Текст, предложен от Комисията

1. Държавите членки гарантират, че управителите на инфраструктура създават и организират координационни комитети за всяка мрежа. Членството в подобен комитет е отворено най-малко за управителя на инфраструктура, за известни заявители по смисъла на член 8, параграф 3 и, по тяхно искане, за потенциалните заявители, техните представителни организации, представители на потребителите на товарните и пътническите железопътни транспортни услуги и, когато е уместно, за регионалните и местните органи. Представители на държавите членки и съответния регулаторен орган биват канени на срещите на координационния комитет като наблюдатели.

Изменение

1. Държавите членки гарантират, че управителите на инфраструктура създават и организират координационни комитети за всяка мрежа. Членството в подобен комитет е отворено най-малко за управителя на инфраструктура, за известни заявители по смисъла на член 8, параграф 3 и, по тяхно искане, за потенциалните заявители, техните представителни организации, представители на потребителите на товарните и пътническите железопътни транспортни услуги и **на работещите в железопътния сектор**, и когато е уместно, за регионалните и местните органи. Представители на държавите членки и съответния регулаторен орган биват канени на срещите на координационния комитет като наблюдатели.

Изменение 22

Предложение за директива

Член 1 – точка 4

Директива 2012/34/ЕС

Член 7 г – параграф 2 – буква д)

Текст, предложен от Комисията

д) процеса на разпределяне на инфраструктурен капацитет, включително правилата за отдаване на приоритет при разпределянето на капацитет между различните категории потребители на инфраструктурата;

Изменение

д) процеса на разпределяне на инфраструктурен капацитет, включително правилата за отдаване на приоритет при разпределянето на капацитет между различните категории потребители на инфраструктурата; ***принципите за координация в случай на противоречиви искания за експлоатация на железопътна услуга се уреждат от член 46, параграф 4;***

Or. en

Обосновка

Координационният комитет следва да обсъжда правилата за отдаване на приоритет при разпределянето на капацитет, включително в случай на противоречиви искания, и затова се прави позоваване на член 46, параграф 4. Управителят на инфраструктура не може, в случай на конкуриращи се искания за достъп до релсов път, неоправдано да облагодетелства големите предприятия пред по-малките.

Изменение 23

Предложение за директива

Член 1 – точка 4

Директива 2012/34/ЕС

Член 7 г – параграф 2 – буква д а) (нова)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

да) въпроси, свързани с издаването на директни билети;

Or. en

Изменение 24

Предложение за директива

Член 1 – точка 4

Директива 2012/34/ЕС

Член 7 г – параграф 2 – буква е)

Текст, предложен от Комисията

е) въпроси на интермодалния транспорт;

Изменение

**е) въпроси на интермодалния транспорт,
в т.ч. интегрирана продажба на
билети и интегрирана система за
разписания;**

Or. en

Обосновка

Координационният комитет следва да може да обсъжда с управителя на инфраструктурата въпроси, свързани с интегрираната продажба на билети и интегрираната система за разписания, което е особено важно за регионалния и местния транспорт.

Изменение 25

Предложение за директива

Член 1 – точка 4

Директива 2012/34/ЕС

Член 7 д – параграф 1

Текст, предложен от Комисията

1. Държавите членки гарантират, че управителите на инфраструктура участват и си сътрудничат в мрежа, с оглед развитието на железопътната инфраструктура на ЕС, в частност, за да се гарантира навременното и ефективно прилагане на трансевропейската транспортна мрежа, включително на основните коридори на мрежата, на коридорите за железопътен товарен превоз в съответствие с Регламент (ЕС) № 913/2010 и с плана за разгръщане на Европейската система за управление на

Изменение

1. Държавите членки гарантират, че управителите на инфраструктура участват и си сътрудничат в мрежа, с оглед развитието на железопътната инфраструктура на ЕС, в частност, за да се гарантира навременното и ефективно прилагане на трансевропейската транспортна мрежа, включително на основните коридори на мрежата, на коридорите за железопътен товарен превоз в съответствие с Регламент (ЕС) № 913/2010 и с плана за разгръщане на Европейската система за управление на

железопътното движение (ERTMS),
установен с Решение № 2012/88/ЕС.

железопътното движение (ERTMS),
установен с Решение № 2012/88/ЕС.
***Това сътрудничество също така
гарантира сътрудничество между
коридорите. Мрежата включва, по
целесъобразност, националните
органи по безопасността и
Европейската железопътна агенция,
за да се гарантира оперативна
съвместимост, особено в
трансграничните участъци;***

Or. en

Обосновка

Връзките между коридорите трябва да бъдат засилени. Европейската мрежа на управителите на инфраструктура е подходящият инструмент за постигане на по-добро сътрудничество. Може да се наложи органите по безопасността да бъдат ангажирани по въпроси, свързани с оперативната съвместимост в трансграничните участъци.

Изменение 26

Предложение за директива

Член 1 – точка 4

Директива 2012/34/ЕС

Член 7 д – параграф 2

Текст, предложен от Комисията

2. Мрежата участва в дейностите по мониторинг на пазара, посочени в член 15, и сравнява ефективността на управителите на инфраструктура въз основа на общи показатели и критерии за качество, като надеждност, капацитет, наличност, спазване на графика и безопасност в техните мрежи, качество и ползване на активите, поддръжка, модернизация, подобрения, инвестиции и финансова ефективност.

Изменение

2. Мрежата участва в дейностите по мониторинг на пазара, посочени в член 15, и сравнява ефективността на управителите на инфраструктура въз основа на общи показатели и критерии за качество, като надеждност, капацитет, наличност, спазване на графика и безопасност в техните мрежи, качество и ползване на активите, поддръжка, модернизация, подобрения, ***трансгранично сътрудничество за преодоляване на недостатъчната пропускателна способност,*** инвестиции и финансова ефективност.

Изменение 27**Предложение за директива****Член 1 – точка 4**

Директива 2012/34/ЕС

Член 7 д – параграф 3

Текст, предложен от Комисията

3. Комисията **може да** приема мерки за определяне на общи принципи и практики на мрежата, по-специално за осигуряване на последователност в сравнителните оценки и процедурите, по които ще се осъществява сътрудничеството в мрежата. Мерките се приемат **с акт за изпълнение** в съответствие с процедурата по **член 62, параграф 3**.

Изменение

3. По предложение на мрежата Комисията приема мерки за определяне на общи принципи и практики на мрежата, по-специално за осигуряване на последователност в сравнителните оценки и процедурите, по които ще се осъществява сътрудничеството в мрежата. Мерките се приемат **посредством делегиран акт** в съответствие с процедурата по **член 60**.

Or. en

Изменение 28**Предложение за директива****Член 1 – точка 6 – буква а)**

Директива 2012/34/ЕС

Член 11 - параграф 1

Текст, предложен от Комисията

1. Държавите членки могат да ограничават посоченото в член 10, параграф 2 право на достъп до пътнически услуги между дадено място на заминаване и дадено местоназначение, когато един или повече договори за предоставяне на обществени услуги обхващат същия или алтернативен маршрут, ако упражняването на това право би нарушило икономическото равновесие на въпросния договор или договори за

Изменение

1. С изключение на високоскоростните пътнически услуги, държавите членки могат да ограничават посоченото в член 10, параграф 2 право на достъп до пътнически услуги между дадено място на заминаване и дадено местоназначение, когато един или повече договори за предоставяне на обществени услуги обхващат същия или алтернативен маршрут, ако упражняването на това право би

предоставяне на обществени услуги.

нарушило икономическото равновесие на въпросния договор или договори за предоставяне на обществени услуги.

Когато договор за обществена услуга е възложен посредством конкурентна тръжна процедура в съответствие с правото на Съюза, държавите членки могат, съгласно Регламент (ЕО) № 1370/2007 Регламент (ЕО) № 1370/2007 на Европейския парламент и на Съвета от 23 октомври 2007 година относно обществените услуги за пътнически превоз с железопътен и автомобилен транспорт¹, да ограничат правото на достъп, предвидено в член 10, параграф 2 от настоящата директива, за продължителността на този договор за обществена услуга, за услуги между дадено място на заминаване и дадено местоназначение, които са обхванати от този договор за предоставяне на обществена услуга. Информацията за ограничаването на правото на достъп се прави обществено достояние при стартирането на тръжната процедура за този договор за обществена услуга. Ограниченията, посочени в настоящата алинея, не водят до ограничаване на правото да се вземат пътници от всяка гара, разположена по маршрута на международна услуга, и да се оставят на друга, включително на гари, разположени в същата държава членка, освен когато упражняването на това право би нарушило икономическото равновесие на въпросния договор за обществена услуга.

¹ *ОВ L 315, 3.12.2007 г., стр. 1.*

Or. en

Обосновка

В допълнение към предложението на Комисията следва да има възможност да се отхвърли извършването на услуги със свободен достъп, в случаите когато дадена обществена услуга е била възложена посредством конкурентна тръжна процедура.

Изменение 29

Предложение за директива

Член 1 – точка 6 – буква б)

Директива 2012/34/ЕС

Член 11 – параграф 2 – алинея 1 – уводна част

Текст, предложен от Комисията

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

Изменение

За да се определи дали икономическото равновесие на даден договор за предоставяне на обществени услуги би било нарушено, съответният (съответните) регулаторен орган(и), посочен(и) в член 55, извършва(т) обективен икономически анализ и основава решението си на предварително определени критерии.

При оценката на това дали икономическото равновесие на договора за предоставяне на обществени услуги би било нарушено, се вземат предвид предварително определени критерии, като въздействието върху рентабилността на всички услуги, включени в договора за обществени услуги, в т.ч. последиците върху нетните разходи на компетентния публичен орган, който е възложител, потребителското търсене, ценообразуването на билетите, правилата за издаване на билетите, разположението и броя на спирките и графика и периодичността на

предлаганата нова услуга, като тези критерии са определени от регулаторния орган, посочен в член 55, при спазване на мерките за изпълнение по параграф 4 от настоящия член. Оценката демонстрира дали жизнеспособността на услугите, извършвани съгласно договора за предоставяне на обществени услуги, би била засегната. Равновесието се счита за нарушено, когато може да бъде демонстрирано, че икономическата приложимост на извършването на дадените обществени услуги, при осигуряване на разумно ниво на качество, може да бъде застрашена.

В съответствие с тази оценка и с решението на съответния регулаторен орган държавите членки могат да разрешат, изменят или отхвърлят правото на достъп за исканата пътническа услуга, при съобразяване с икономическия анализ, с правото на Съюза и с принципите на равенство и недискриминация. Регулаторният орган или регулаторните органи определят това след отправено искане от някой от субектите по-долу, представено в срок от един месец след обявяването на планирана услуга за превоз на пътници, посочена в член 38, параграф 4:

Or. en

Обосновка

Критериите за икономическото равновесие трябва да бъдат уточнени по-подробно. Настоящият текст се базира на съображение 21 от Директива 2012/34/ЕС и насоките за тълкуване от 2010 г. на Комисията.

Изменение 30

Предложение за директива

Член 1 – точка 7

Директива 2012/34/ЕС

Член 13 а – заглавие

Текст, предложен от Комисията

Изменение

Общи схеми за информация и
интегрирана продажба на билети

Общи схеми за информация и продажба
на билети

Or. en

Обосновка

Настоящият член урежда създаването на схема за издаване на директни билети за железопътния транспорт, а не интермодална система.

Изменение 31

Предложение за директива

Член 1 – точка 7

Директива 2012/34/ЕС

Член 13 а – параграф 1

Текст, предложен от Комисията

Изменение

1. Без да се засягат разпоредбите на Регламент (ЕО) № 1371/2007 и Директива 2010/40/ЕС държавите членки могат да изискват железопътните предприятия, извършващи вътрешни услуги за превоз на пътници да участват в обща схема за информация и интегрирана продажба на билети за издаване на билети, директни билети и за извършване на резервации или да решат дали да дадат правомощия на компетентните органи за създаване на подобна схема. В случай, че такава схема бъде въведена, държавите членки гарантират, че тя няма да изкривява пазарните принципи или да внася неравнопоставеност между железопътните предприятия и че се

1. Всички данни, свързани с разписанията, се считат за публични данни и се предоставят на разположение.

ръководи от публично или частно юридическо лице, или от сдружение на всички железопътни предприятия, предоставящи услуги за превоз на пътници.

Държавите членки изискват от железопътните предприятия да си сътрудничат в създаването, до 12 декември 2020 г., на обща схема за информация и продажба на билети за издаване на билети, директни билети и за извършване на резервации за всички пътнически услуги, предоставяни на тяхната територия, или решават дали да оправомощат съответните органи да установят такава схема. Схемата не изкривява пазарните принципи и не внася неравнопоставеност между железопътните предприятия, и се ръководи от публично или частно юридическо лице или от сдружение на всички железопътни предприятия, предоставящи услуги за превоз на пътници. Съответният управител на инфраструктура допринася за схемата, доколкото това е необходимо за получаване на информацията относно движението на влаковете.

Държавите членки могат също да изискват железопътните предприятия и доставчиците на услуги за превоз на пътници чрез други видове транспорт да участват в обща схема за информация за оперативно съвместими пътувания и интегрирана продажба на билети за издаване на билети, директни билети и за извършване на резервации или да решат дали да дадат правомощия на съответните органи за създаване на подобна схема. В случай, че такава схема бъде въведена, държавите членки гарантират, че тя няма да изкривява пазарните принципи или да внася неравнопоставеност между

железопътните предприятия и другите доставчици на услуги за превоз на пътници и че се ръководи от публично или частно юридическо лице, или от сдружение на всички предприятия, предоставящи услуги за превоз на пътници.

Настоящият член не засяга Регламент (ЕО) № 1371/2007 и Директива 2010/40/ЕС.

Or. en

Обосновка

Следва да се направи разграничение между директни билети и интегрирана продажба на билети. Железопътният сектор следва възможно най-скоро да установи работеща система за директни билети, а интегрираната продажба на билети за комбинирани пътувания следва да бъде втора стъпка.

Изменение 32

Предложение за директива

Член 1 – точка 7 а (нова)

Директива 2012/34/ЕС

Член 19 – буква г)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

7а. В член 19 се добавя следната точка:

„га) са се ангажирали да прилагат съответните представителни колективни трудови договори в държавите членки, в които предприятието желае да работи;“

Or. en

Обосновка

За да стане пазарът на железопътен превоз на пътници по-отворен, необходимо е да се засилят изискванията за добра репутация по отношение на спазването на условията на труд, които железопътното предприятие трябва да изпълни за получаването на лиценз, за да се избегне влошаване на условията на труд поради по-

голямата конкуренция.

Изменение 33

Предложение за директива

Член 1 – точка 8 а (нова)

Директива 2012/34/ЕС

Член 46 - параграф 4

Текст, предложен от Комисията

Изменение

8а. Член 46, параграф 4 се заменя със следното:

„4. Принципите, на които се подчинява процесът на координиране, се определят в референтния документ за железопътната мрежа. Те отразяват по-специално сложността на организирането на международни влакови маршрути и последиците, които изменението може да има за други управители на инфраструктура. В случай на противоречиви искания за експлоатация на железопътна услуга в един и същи пазарен сегмент, при разпределянето на капацитет управителят на инфраструктура взема предвид само оспорваната инфраструктура, а не цялостния обем на капацитета, искан от конкуриращите се заявители.“

Or. en

Обосновка

Дори един независим управител на инфраструктура може да желае да даде предимство на големи железопътни предприятия пред по-малки предприятия, тъй като по-големите предприятия изискват повече капацитет и следователно носят повече приходи за управителя на инфраструктурата. Изменението изяснява, че управителят на инфраструктура не може, в случай на конкуриращи се искания за достъп до релсов път, неоправдано да облагодетелства големите предприятия пред по-малките.

Изменение 34

Предложение за директива

Член 1 – точка 9

Директива 2012/34/ЕС

Член 63 – параграф 1 – алинея 1

Текст, предложен от Комисията

1. До 31 декември 2024 г. Комисията ще извърши оценка на въздействието на настоящата директива върху железопътния сектор и ще представи на Европейския парламент, Съвета, Европейския икономически и социален комитет и Комитета на регионите доклад относно неговото прилагане.

Изменение

1. До 31 декември 2024 г. Комисията ще извърши оценка на въздействието на настоящата директива върху железопътния сектор и ще представи на Европейския парламент, Съвета, Европейския икономически и социален комитет и Комитета на регионите доклад относно неговото прилагане.

Тази оценка взема предвид становищата, изразени от социалните партньори в съответния комитет на Съюза за социален диалог.

Or. en

Изменение 35

Предложение за директива

Член 1 – точка 9а (нова)

Директива 2012/34/ЕС

Член 63 – параграф 1 – алинея 2 а (нова)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

9а. В член 63, параграф 1 се добавя следната алинея:

Не по-късно от 18 месеца след влизането в сила на настоящата директива Комисията оценява въздействието ѝ върху развитието на пазара на труда за персонала на борда на влаковете и ако е целесъобразно, предлага нови законодателни мерки за сертифицирането на този персонал на борда на влаковете.

Изменение 36

Предложение за директива Член 3 - параграф 2

Текст, предложен от Комисията

2. Член 1, точки 5—8 се прилагат от 1 януари **2018 г.** [навреме и съгласувано с работното разписание, което влиза в сила на **14** декември **2019 г.**].

Изменение

2. Член 1, точки 5—8 се прилагат от 1 януари **2019 г.** [навреме и съгласувано с работното разписание, което влиза в сила на **12** декември **2020 г.**].

ИЗЛОЖЕНИЕ НА МОТИВИТЕ

I. Предложението на Комисията

През последните десет години три законодателни „пакета за железопътния транспорт“ имаха за цел постепенното отваряне на националните пазари и повишаването на конкурентоспособността и оперативната съвместимост на железниците. Делът на железопътните превози в общия обем на превозите в ЕС обаче остава скромни и продължават да съществуват множество технически пречки. Очакванията са Четвъртият пакет за железопътния транспорт да премахне пречките, които ограничават ефективността на железопътните пазари, за да се подобрят резултатите в сектора и да се създаде за единно европейско железопътно пространство.

По отношение на настоящото предложение Комисията заявява, че оставащите препятствия се отнасят преди всичко до достъпа до пазара за вътрешни услуги за превоз на пътници, което ограничава развитието в сектора и създава различия между държавите членки, които са отворили пазарите си, и тези, които не са.

Втора група проблеми са въпросите, свързани с управлението на управителите на инфраструктура. Тъй като управителите на инфраструктура са естествени монополисти, те не винаги реагират на нуждите на пазара и потребителите и това влияе негативно на резултатите на сектора като цяло. В редица държави членки те не са в състояние да изпълнят своите задачи, тъй като техните функции са разделени между различни органи. Трансграничното сътрудничество сред управителите на инфраструктура също трябва да бъде подобро.

Също така, редица бариери пред навлизането на пазара са следствие от ситуации, при които управлението на инфраструктурата и транспортната дейност са част от една и съща интегрирана структура. В такъв случай управителите на инфраструктура може да бъдат изправени пред конфликт на интереси, като тази ситуация би могло да доведе до дискриминация по отношение достъпа на инфраструктура за други железопътни предприятия.

Освен всичко това, интегрираните структури сериозно затрудняват налагането на разделно счетоводство между управлението на инфраструктурата и операциите в областта на транспортните услуги. Регулаторите трудно проследяват финансовите потоци между холдинговата компания и различните дъщерни дружества. Кръстосаното субсидиране и прехвърлянето на публични средства, разпределени на управителя на инфраструктура за финансиране на конкурентни дейности са не само сериозна бариера пред навлизането на пазара на нови оператори, но и незаконно използване на държавна помощ.

II. Забележки на докладчика

Докладчикът е съгласен с основната цел на Комисията по отношение създаването на единно европейско железопътно пространство. Делът на железопътния транспорт

спрямо другите видове транспорт следва да бъде увеличен и целта на ЕС следва да бъде железниците отново да се превърнат в надеждно и привлекателно транспортно средство. Либерализацията обаче не следва да бъде самоцел, а в нея следва да се вижда полезен инструмент за създаване на по-конкурентоспособен сектор с висококачествени услуги. Отварянето на пазара трябва да бъде съпроводено от строги правила относно правата на пътниците по отношение на пътната информация и издаването на билети и от засилени права в социалната област за железопътните работници.

Необходимо е също така за всяка държава членка да се намери правилния баланс между отваряне на пазара и защита на задължението за извършване на обществена услуга. Преференциалното избиране на привлекателни от търговска гледна точка линии следва да се избегне, също както и систематичното закриване на по-малко изгодни линии.

По отношение на разглежданото предложение на Комисията докладчикът счита, че на следните въпроси трябва да бъде обърнато специално внимание:

1. Отваряне на пазара и обществени поръчки за услуги: по-балансиран подход

Услуги със свободен достъп следва да бъдат възможни винаги когато няма задължение за извършване на обществена услуга. Все пак обаче, когато услугите се извършват в рамките на обществена поръчка за услуги отварянето на пазара следва да бъде по-плавно от предвижданото от Комисията. Важно е да се вземат предвид разнородността на мрежите по отношение на техния размер и гъстота и различните видове организационни структури в държавите членки. Държавите членки имат различен опит по отношение на процеса на отваряне на пазарите и поради тази причина следва да им се предостави достатъчна гъвкавост, за да организират своите мрежи по такъв начин, че да се постигне оптимален микс от услуги с открит достъп и услуги, извършвани в рамките на обществени поръчки за услуги, така че да се гарантира високо качество на услугите за всички пътници. Ето защо държавите членки следва да могат да избират между повече на брой възможности, за да намерят правилния баланс между отворен достъп и обществени поръчки за услуги.

Съгласно предложението на Комисията железопътните предприятия ще могат вече да имат достъп до железопътната мрежа в целия ЕС за предоставянето на всякакви видове транспортни услуги – товарни или пътнически, национални или международни. Държавите членки могат да ограничат този отворен достъп, за да защитят услуги, извършвани в рамките на обществени поръчки, когато икономическото равновесие на последните би било засегнато от услугата с отворен достъп. Съответният тест за икономическо равновесие се извършва от регулаторния орган, който впоследствие може да изиска изменение на новата услуги или дори да я блокира.

В допълнение към тази възможност следва да може също така да се ограничи отвореният достъп в случаи когато обществена поръчка за услуги е била възложена чрез конкурентна тръжна процедура, като по този начин се предостави изключително право за предоставяне на железопътните услуги на оператора, на който е била възложена поръчката, без да му се налага да преминава през теста за икономическо равновесие. Тази процедура все още гарантира достатъчна степен на конкуренция

поради организирането на тръжна процедура. В същото време тя дава повече сигурност в планирането на компетентните органи и на предоставящия обществени услуги, след като услугата започне да се извършва. Тази възможност за балансиран подход също така би позволила на държавите членки и компетентните органи постепенно да се запознаят с конкурентните тръжни процедури. Когато държава членка реши да ограничи правото на свободен достъп, това не засяга правото на международен каботаж, освен ако икономическото равновесие на въпросния договор за предоставяне на обществени услуги е застрашено.

Необходимо е да се прецизира определянето на критериите за теста за икономическо равновесие и да се предоставят по-добри ръководни принципи, за да се гарантира еднаквото му прилагане в държавите членки.

2. По-добро управление на железопътния сектор

На този етап докладчикът не предлага големи промени в разпоредбите относно независимостта на управителя на инфраструктура. По принцип, колкото по-силен е регулаторният орган, толкова по-гъвкави могат да бъдат условията и редът за структурата на вертикално интегрираните предприятия. Разпоредбите относно организацията на ИТ системите и прехвърлянето на персонал са прекалено ограничителни; на интегрираните предприятия може да се даде повече свобода за намиране на подходящи решения под надзора на регулаторния орган. Това обаче изключва по-голяма гъвкавост по отношение на финансовата прозрачност между различните единици на такава интегрирана структура. Поради това докладчикът не желае да засяга съответните разпоредби, предложени от Комисията.

Предлага се допълнително засилване на регулаторния орган, а именно правомощието да одобрява предварително таксите, определени от управителя на инфраструктура, когато въпросната инфраструктура принадлежи на интегрирано предприятие. Докладчикът желае да подчертае, че всички държави членки трябва да гарантират, че техните регулаторни органи разполагат с необходимия организационен капацитет от гледна точка на човешките и материалните ресурси, така че да може да изпълнява функциите си, определени в член 56 от Директива 2012/34/ЕС.

В случаите, когато съществува пълно разделение между управителя на инфраструктура и железопътното предприятие, може да бъде полезно да им се разреши да си сътрудничат по конкретни проекти, което би довело до подобро управление на инфраструктурата и до по-добри товарни и пътнически транспортни услуги. Подобно сътрудничество или сдружение следва да бъде ограничено във времето, да се надзирава от регулаторния орган и да не застрашава независимостта на управителя на инфраструктурата. То следва да служи за практически споразумения за разрешаване на конкретни проблеми, като например подобряване на организацията на движението в част от инфраструктурата, където често се наблюдават закъснения.

3. Права на пътниците – установяване на подходяща схема за издаване на директни билети

Разпоредбите относно правата на пътниците в Регламент 1371/2007¹ са крачка в правилната посока. За съжаление те са твърди слаби да окажат някакво сериозно осезаемо въздействие върху развитието на една обща за ЕС схема за издаване на директни билети. Секторът работи за намиране на решения, но когато това стане, решенията са продължат да бъдат незадължителни. От гледна точка на правата на пътниците това не е достатъчно. Докладчикът предлага разработването на такива услуги във всяка държава членка да стане задължително до 2020 г. Този срок би дал възможност на сектора да се възползва от доброволната схема, разработвана понастоящем под ръководството на Европейската железопътна агенция.

Успоредно с това следва да се разработват решения във връзка с интегрираното издаване на билети, като се има предвид ползата от такива системи особено за местния и регионалния транспорт.

Докладчикът счита, че данните, свързани с разписанията, следва да бъдат достъпни за използване от трети страни с цел разработване на иновативни решения за планиране на пътувания и др.

4. Засилване на социалните разпоредби

По-нататъшното отваряне на пазара и по-голямата конкуренция следва да вървят ръка за ръка със засилване на социалните правила, за да се ограничи всякакво отрицателно въздействие върху персонала на железниците. Конкуренцията не следва да води до социален дъмпинг. Железопътните предприятия следва да бъдат задължени да спазват всички съществуващи правила относно социалните условия и условията на труд, а неспазването им следва да води до отрицателни последици за съответния оператор. Докладчикът предлага към изискванията за получаване на лиценз да се добави ангажимент от страна на предприятията за спазване на съществуващите представителни колективни трудови договори в държавите членки, в които съответното железопътно предприятие желае да развива дейност.

Следва да се направят нови опити за установяване на сертифициране на персонала на борда на влаковете, както Комисията предложи първоначално през 2004 г., когато това предложение не беше подкрепено от Съвета. Тъй като международният трафик се очаква да нарасне, следва да се установят минимални изисквания за персонала на борда на влаковете в целия ЕС, по подобие на договорените за машинистите. Комисията следва да обезпечи пълното и правилно прилагане от държавите членки на Директива 2005/47/ЕО на Съвета.

На последно място, с цел създаване на условия на равнопоставеност в областта на условията на труд, следва да се установи постоянен социален диалог на равнището на ЕС, за да се гарантира спазване на социалните права и висока степен на професионална квалификация за персонала на железниците.

5. Изясняване на ролята на Европейската мрежа на управителите на

¹ Регламент (ЕО) № 1371/2007 на Европейския парламент и на Съвета от 23 октомври 2007 година относно правата и задълженията на пътниците, използващи железопътен транспорт

инфраструктура

Предложената Европейска мрежа на управителите на инфраструктура е безспорно полезен начин за засилване на трансграничното сътрудничество на управителите на инфраструктура. Липсва обаче известно изясняване и детайлизиране. Поради това се предлагат някои допълнения и уточнения във връзка със сътрудничеството между коридорите на мрежата TEN-T и коридорите за железопътен товарен превоз, участието на националните органи по безопасността и по целесъобразност Европейската железопътна агенция, както и ролята на Комисията в мрежата.