



ЖЕЛЕЗОПЪТЕН ТРАНСПОРТ

Европейската политика в областта на железопътния транспорт цели създаването на единно железопътно пространство. Отварянето на железопътния сектор към конкуренцията, започнало през 2001 г., беше предмет в рамките на десет години на три законодателни пакета и една преработка. Четвърти пакет, предназначен да доизгради единното железопътно пространство, беше приет през април 2016 г. (технически стълб) и през декември 2016 г. (пазарен стълб).

ПРАВНО ОСНОВАНИЕ И ЦЕЛИ

Член 100, параграф 1 от Договора за функционирането на Европейския съюз. Целта на общата транспортна политика е да се гарантира както конкуренцията, така и свободното предоставяне на услуги. За това е необходимо хармонизиране на техническите и административните правила, и на правилата за безопасност, което е от основно значение с цел постигане на оперативна съвместимост между отделните национални железопътни системи. Мерките за опазване на околната среда и защита на потребителите може също да се нуждаят от известно хармонизиране, по-специално, за да се избегне нарушаването на конкуренцията и да се улесни навлизането на нови предприятия на пазара.

В своята Бяла книга от 2011 г., озаглавена „Пътна карта за постигането на Единно европейско транспортно пространство — към конкурентоспособна транспортна система с ефективно използване на ресурсите“ ([COM\(2011\)0144](#)), Комисията си постави за цел да гарантира, че до 2050 г. по-голямата част от пътническият транспорт на средни разстояния се осъществява по релсов път. В средносрочен план (до 2030 г.) следва да се утрои дължината на високоскоростната железопътна мрежа и да се поддържа гъста железопътна мрежа във всички държави членки. В дългосрочен план следва да се довърши европейската високоскоростна железопътна мрежа.

ПОСТИЖЕНИЯ

А. Оперативна съвместимост

С [Директива 96/48/ЕО](#) от 23 юли 1996 г. относно оперативната съвместимост на трансевропейската железопътна система за високоскоростни влакове и [Директива 2001/16/ЕО](#) от 19 март 2001 г. относно оперативната съвместимост на трансевропейската конвенционална железопътна система в Европейския съюз стартира процес, който има за цел да направи възможно редовното използване



на различните железопътни системи в държавите членки и безпроблемния преход от мрежата на една държава членка към мрежата на друга държава членка. В рамките на тези директиви бяха разработени няколко технически решения (т.нар. „технически спецификации за оперативна съвместимост“ или „ТСОС“). Те са насочени първо към най-важните аспекти като контролните системи, безопасността, сигнализацията, телематичните приложения за товарен транспорт, квалификацията на персонала в трансграничния транспорт и товарните вагони и шумовите емисии.

Двете горепосочени директиви бяха изменени и актуализирани с [Директива 2004/50/ЕО](#) от 29 април 2004 г. Приложното поле на Директивата относно конвенционалните железопътни системи беше разширено, така че да обхване цялата европейска железопътна мрежа, за да се отговори на изискванията за пълно отваряне на железопътната мрежа за вътрешни и международни товарни превози (януари 2007 г.) и за международен пътнически превоз (януари 2010 г.). [Директива 2008/57/ЕО](#) от 17 юни 2008 г., изменена с [Директива 2009/131/ЕО](#) и [Директива 2011/18/ЕС](#), преработи в един текст предходните директиви. В рамките на четвъртия законодателен пакет в областта на железопътния транспорт Директива 2008/57/ЕО беше също преработена с [Директива \(ЕС\) 2016/797](#) от 11 май 2016 г. относно оперативната съвместимост на железопътната система в рамките на Европейския съюз.

За да се намалят техническите бариери пред оперативната съвместимост на влаковете, представителите на железопътния сектор и Комисията подписаха през 2005 г., 2008 г. и 2012 г. меморандуми за разбирателство на прилагането и развитието на европейската система за управление на железопътното движение (ERTMS). По-скоро, през 2016 г., нов меморандум за разбирателство определи основните цели на сътрудничество и ангажираност между подписалите го страни от 2016 г. нататък. Всичките четири ERTMS меморандума за разбирателство можете да намерите [тук](#).

От 1 януари 2007 г. националният и международният превоз на товари е напълно отворен за конкуренцията. С цел оптималното използване на международната мрежа за товарни превози и подобряване на оперативната ѝ съвместимост ЕС определи девет европейски коридора за конкурентоспособен товарен превоз в [Регламент \(ЕС\) № 913/2010](#) от 22 септември 2010 г. относно европейска железопътна мрежа за конкурентоспособен товарен превоз. Целта беше да се даде конкурентоспособност на железниците спрямо другите видове транспорт за стоките, превозвани през няколко държави членки. Регламент (ЕС) № 913/2010 беше изменен с [Регламент \(ЕС\) № 1316/2013](#) от 11 декември 2013 г. за създаване на Механизъм за свързване на Европа за периода 2014 – 2020 г. През 2015 г. Регламент (ЕС) № 1316/2013 беше изменен с [Регламент \(ЕС\) № 2015/1017](#) от 25 юни 2015 г. за Европейския фонд за стратегически инвестиции, Европейския консултантски център по инвестиционни въпроси и Европейския портал за инвестиционни проекти. Предложението на Комисията [COM\(2016\)0597](#) целеше удължаването на срока на действие на Европейския фонд за стратегически инвестиции, както и въвеждането на технически подобрения за този фонд и за Европейския консултантски център



по инвестиционни въпроси. Това предложение беше гласувано в комисията по транспорт и туризъм (TRAN) на 23 март 2017 г. и влезе в сила на 16 октомври 2017 г. след междуинституционалните преговори.

Посредством четвъртия пакет в областта на железопътния транспорт [Регламент \(ЕИО\) № 1192/69](#) от 26 юни 1969 г. относно общите правила за нормализиране на счетоводните сметки на железопътните предприятия беше отменен и заменен с [Регламент \(ЕС\) 2016/2337](#) от 14 декември 2016 г. [Регламент \(ЕО\) № 1370/2007](#) от 23 октомври 2007 г. относно задълженията за обществени услуги (ЗОУ) за пътнически железопътен превоз беше също изменен благодарение на четвъртия пакет в областта на железопътния транспорт. Известен също като Регламент ЗОУ, [Регламент \(ЕС\) 2016/2338](#) от 14 декември 2016 г. изменя [Регламент \(ЕО\) № 1370/2007](#) по отношение на отварянето на пазара на вътрешни услуги за железопътни пътнически превози.

Б. Европейска железопътна агенция

За подобряването на оперативната съвместимост и безопасността на европейската железопътна мрежа с [Регламент \(ЕО\) № 881/2004](#) от 29 април 2004 г. беше създадена Европейска железопътна агенция (ERA) със седалище в Лил и Валансиен, Франция. Основната задача на агенцията е хармонизирането, регистрирането и контролирането на техническите спецификации за оперативна съвместимост (ТСОС) за цялата европейска железопътна мрежа и определянето на общи цели по отношение на безопасността на европейските железници. Самата агенция няма правомощия да взема решения, а помага за изготвянето на предложения за решения за Комисията. На 16 декември 2008 г. [Регламент \(ЕО\) № 1335/2008](#) възложи нови задачи на ERA. На 11 май 2016 г. в рамките на четвъртия законодателен пакет в областта на железопътния транспорт [Регламент \(ЕС\) 2016/796](#) относно Агенцията за железопътен транспорт на Европейския съюз отмени и замени Регламент (ЕО) № 881/2004, с оглед да допринесе за по-нататъшното развитие и ефективното функциониране на единно европейско железопътно пространство, гарантиране на високо равнище на безопасност и оперативна съвместимост на железопътния транспорт и подобряване на конкурентоспособността на железопътния транспорт. ERA вече е единствената компетентна инстанция за издаването на сертификати за безопасност на превозните средства (за локомотивите и вагоните), които се използват за трансгранични операции, и единни сертификати за безопасност за железопътните предприятия, които извършват дейност в няколко държави членки.

В. Социално хармонизиране

[Директива 2005/47/ЕО на Съвета](#) от 18 юли 2005 г. урежда условията на труд на пътуващия персонал в оперативно съвместимия трансграничен железопътен транспорт. Тя се основава на споразумение между европейските социални партньори в железопътния сектор. Освен това [Директива 2007/59/ЕО](#) от 23 октомври 2007 г. има за цел да хармонизира минималните изисквания за квалификация и сертифициране на локомотивни и влакови машинисти в Съюза. В нея се посочва, че всички машинисти трябва да могат да представят



лиценз и сертификат за хармонизирано допълнително обучение. На тази основа директивата предвижда взаимно признаване на квалификациите. От октомври 2011 г. се издават сертификати или лицензи на машинистите, които изпълняват трансгранични услуги, каботаж или превоз на стоки в друга държава членка, или които работят в поне две държави членки.

Г. Достъпът до инфраструктура за железопътните предприятия

Съгласно [Директива 95/18/ЕО](#) от 19 юни 1995 г. относно лицензиране на железопътните предприятия всеки железопътен превозвач трябва да разполага с лиценз, за да има право на достъп до инфраструктурата на всички държави членки. Железопътният лиценз се издава от държавата членка, в която се намира седалището на превозвача, при условие че са изпълнени определени единни изисквания (надеждност, финансова стабилност и професионална компетентност). Тази директива бе изменена с [Директива 2001/13/ЕО](#) от 26 февруари 2001 г., определяща условията за упражняване на професията железопътен превозвач (по отношение на безопасността, от техническа, икономическа и финансова гледна точка), приложими на територията на ЕС, и уреждаща процедурата за одобрение, позволяваща функционирането на железопътните услуги за товарни превози по трансграничната европейска мрежа.

[Директива 2012/34/ЕС](#) от 21 ноември 2012 г. за създаване на единно европейско железопътно пространство замени и отмени [Директиви 95/18/ЕО](#) и [2001/13/ЕО](#). Тя обедини в един документ основните принципите, отнасящи се до железопътното развитие (съсредоточено, наред с другото, върху отделянето на управлението на инфраструктура от транспортните операции), лицензирането на железопътните предприятия и инфраструктурните такси. Като цяло директивата стимулира конкуренцията, като предвижда по-голяма прозрачност на условията за достъп до пазара, ясно счетоводно разграничение, както и укрепване на националните регулаторни органи. Тя определя по-подробно условията за достъп до мрежата, услугите и правилата за налагане на такси.

Четвъртият пакет в областта на железопътния транспорт има за цел да завърши изграждането на Единното европейско железопътно пространство и да бъде подобрена неговата оперативна съвместимост. По-конкретно става дума за отваряне на договорите за железопътни обществени услуги на вътрешните пазари към конкуренцията, за да се подобри качеството и ефективността на националните услуги за превоз на пътници. На 14 декември 2016 г. беше приета [Директива \(ЕС\) 2016/2370](#) (известна също като „Директивата за управлението“) за изменение на Директива 2012/34/ЕС по отношение на отварянето на пазара на вътрешни услуги за железопътни пътнически превози и управлението на железопътната инфраструктура.

[Директива 95/18/ЕО](#) от 19 юни 1995 г. относно лицензиране на железопътните предприятия беше също изменена с [Директива 2004/49/ЕО](#) от 29 април 2004 г., налагаща сертификат за безопасност на всички железопътни предприятия за достъп до инфраструктурата. [Директива 2008/110/ЕО](#) от 16 декември 2008 г., също известна като Директива за железопътната безопасност, измени Директива 2004/49/ЕО. В рамките на четвъртият пакет в областта на железопътния



транспорт [Директива \(ЕС\) 2016/798](#) от 11 май 2016 г. относно безопасността на железопътния транспорт отменя Директива 2008/110/ЕО.

Д. Шумът от железопътния транспорт

[Директива 2002/49/ЕО](#) от 25 юни 2002 г. (за шума в околната среда), свързана с оценката и управлението на шума в околната среда, предоставя основата за приемането на мерки на равнището на ЕС за намаляване на шумовите емисии от железопътните вагони и инфраструктури. Въз основа на това през 2003 г. бяха приети ръководни насоки относно методите за изчисляване на шумовите емисии от влаковете, а през юни 2006 г. влязоха в сила пределните стойности за акустични емисии за подвижния състав, използван в Съюза. През април 2011 г. с ново решение на Комисията беше преразгледана ТСОС относно железопътния подвижен състав. На 8 юли 2008 г. Комисията публикува съобщение, озаглавено „Мерки за намаляване на шума по отношение съществуващия железопътен парк“ ([COM\(2008\) 0432](#)), в което поставя целта за модернизиране на всички товарни вагони и определя 2015 г. като целева дата за изпълнение. [Директива 2012/34/ЕС](#) предвижда също така на модулиране на таксите съобразно засегнатите от шума зони, за да се насърчи оборудването на вагоните с по-малко шумни спирачки (Европейска система за контрол на влаковете (ETCS)). Диференцираните според шума такси за инфраструктура следва да се прилагат спрямо товарните вагони, които не отговарят на изискванията на ТСОС по отношение на „Подвижен състав — шум“ на трансевропейската конвенционална железопътна система. Както е посочено по-горе, Директива 2012/34/ЕС беше изменена с четвъртия пакет, по-конкретно с [Директива \(ЕС\) 2016/2370](#) от 14 декември 2016 г. по отношение на отварянето на пазара на вътрешни услуги за железопътни пътнически превози и управлението на железопътната инфраструктура.

РОЛЯТА НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ

В рамките на своите законодателни правомощия Европейският парламент подкрепи повечето предложения за хармонизиране на Комисията, но едновременно с това подчерта няколко аспекта:

1. в своята [резолюция от 11 март 2008 г.](#) относно устойчивата европейска транспортна политика Парламентът изрази изрична подкрепа за въвеждането на системата за безопасност, контрол и сигнализация в железниците ERTMS/ETCS, за да се премахнат техническите препятствия, и призова за мерки за създаване на единно европейско железопътно пространство;
2. в своята [резолюция от 11 март 2009 г.](#) относно постигане на по-екологосъобразен транспорт и интернализация на външните разходи Парламентът призова Комисията да предприеме незабавни стъпки, за да изготви конкретни предложения за всички видове транспорт. Той също така отправи искане към Комисията да представи цялостна концепция за изчисление и разпределение на външните разходи и оценка на тяхното въздействие на базата на разбираем модел. След това Парламентът прикани Комисията да представи предложение за директива във връзка със



събирането на постъпленията — съответстващи на нивото на шума — за локомотивите и вагоните и за насърчаване на железопътните предприятия незабавно да осигурят по-малко шумен подвижен състав;

3. В своята [резолюция от 9 септември 2015 г.](#), озаглавена „Изпълнението на [Бялата книга](#) за транспорта от 2011 г.: равностойност и бъдещи действия за устойчива мобилност“, Парламентът призова по отношение на железопътния транспорт за бързо приемане на четвъртия пакет за железопътния транспорт. Неговата цел беше да се гарантира балансирано отваряне на вътрешния пазар на железопътния пътнически транспорт, независимостта на операторите на инфраструктури, конкурентни тръжни процедури за договорите за обществени поръчки, възможно най-висока степен на сигурност и на оперативната съвместимост на железопътния транспорт, както и достатъчни човешки ресурси и финансови средства, за да се даде възможност на ERA да се превърне в единно гише за издаване на разрешителни на превозните средства и на сертификати за безопасност.

Комисията TRAN разгледа преработено предложение за регламент на Европейския парламент и на Съвета относно правата и задълженията на пътниците, използващи железопътен транспорт ([COM\(2017\)0548](#)). През ноември 2018 г. Европейският парламент прие резолюция относно предложението. През октомври 2019 г. решението на комисията TRAN за започване на междуинституционални преговори беше обявено в пленарна зала ([2017/0237\(COD\)](#)).

Esteban Coito / BENJAMIN KLAUS WILHELM BLASER
02/2020

