



ЕВРОПЕЙСКИ ПАРЛАМЕНТ

2009 - 2014

Комисия по заетост и социални въпроси

2013/0029(COD)

20.11.2013

СТАНОВИЩЕ

на комисията по заетост и социални въпроси

на вниманието на комисията по транспорт и туризъм

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))

Докладчик по становище: Фредерик Дарден

PA_Legam

КРАТКА ОБОСНОВКА

Различните видове либерализация на сектора на услугите, извършвани от Европейския съюз от няколко десетилетия, в това число в сектора на железопътния транспорт, предшества прилагането на член 26 от ДФЕС и следователно са основополагащи за неговия проект.

Тази цел за осъществяване на общ пазар не трябва да бъде самоцел, а по-скоро трябва да цели намаляването на цените на услугите за всички потребители, като същевременно запазва високо равнище на качеството на услугите, достъпно за всички.

Различните действия по либерализацията на секторите, чиито услуги са били гарантирани назад във времето от публични стопански субекти чрез национални монополи за експлоатация, погледнати от позиция на настоящето, изглежда не са удовлетворили изпълняването на тази двойна цел.

Дори само в сектора на железопътния превоз съществуват примери за неудовлетворение:

- При международния превоз на пътници, чието отваряне за конкуренцията е ефективно от 2011 г., увеличаването на конкуренцията не предизвика чувствително намаляване на цените и доведе до затварянето на стари трансгранични линии, които не функционираха по модела на високоскоростните влакове. От друга страна, секторът не отбеляза очаквания растеж, като неговите пазарни дялове трябваше да се спечелят по-скоро в интермодален план, отколкото в интрамодален.
- За националния превоз на пътници във Великобритания, която е най-напредналата по отношение на законодателството в областта на либерализацията държава членка: ЕЙСК ясно подчертава неудовлетворението на британските потребители и повтарящата се нужда от ангажимент от страна на държавата в интеграцията на сектора (тарифи, разпределение, часове...).
- При националния превоз на пътници в Съюза като цяло има не по-малко от 15 процедури за нарушение поради неправилно транспониране, което свидетелства за твърде бързия темп на тази либерализация, която за да участва в изграждането на европейския проект трябва да се извършва, така че да не нанася вреди на националните модели, предоставяли на гражданите качествен образец в продължение на редица десетилетия.

Предвид тези факти, за докладчика, необходимостта от задълбочаване на либерализацията на сектора на обществения железопътен превоз не беше доказана и той, чрез предложените от него изменения, се насочи в посока смекчаване на опасността от отрицателни последици за гражданите и по-специално работниците и служителите в сектора, според редица оси:

- Възможно най-интегрирано управление: Независимо от това, че стриктното отделяне на управителите на инфраструктурите и на превозвачите се основава

на конкуренцията, безпокойството, което това предизвиква сред потребителските организации, секторните професионални сдружения или „историческите” стопански субекти, приканва докладчика към нюансиране. То най-вероятно ще доведе до незначително споделяне на ресурсите за материалните инвестиции и до засилена бюрокрация, която ще се окаже вредна за качеството на услугите и сигурността на потребителите. Следователно докладчикът избира да даде на националния регулаторен орган възможно най-голяма свобода по въпроса, съгласно решението на Съда на Европейския съюз от 28 февруари 2013 г.

- Възможно най-голямата свобода на държавите членки, за да избират между обществените поръчки и прякото възлагане на концесии за обществени услуги чрез съществено увеличаване на таваните.
- Въвеждането на правила за защита на потребителите, работниците и служителите и на околната среда в националните планове за устойчив обществен транспорт в неговите социални и екологични аспекти, като по този начин се улеснява въвеждането на критерии за качество, социални критерии и критерии за опазване на околната среда в тръжните процедури.
- Засилването на защитата на работниците с обширни възможности за трансфер на служители в рамките на новото предприятие концесионер на дадена публична услуга; засилване на социалния диалог в структурите; разясняването на социалното право, приложимо за екипажа на борда на влака, по-специално чрез неговото сертифициране; чрез искане, отправено към държавите членки за установяване на солидарна социална отговорност на оферента и на неговите подизпълнители, за да се избегне социалният дъмпинг.
- Необходимата реципрочност при отварянето на пазарите между държавите членки.
- Значително удължен преходен период за прилагане за държавите членки (до 2020 г.), за да се даде на политическите фигури от Съюза, вземащи решения, време за обмисляне и анализ, преди каквито и да е постъпки в посока либерализация.

ИЗМЕНЕНИЯ

Комисията по заетост и социални въпроси приканва водещата комисия по транспорт и туризъм да включи в доклада си следните изменения:

Изменение 1

Предложение за директива

Съображение 2 а (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(2а) Редица проучвания и анкети показват, че в държавите членки, които са отворили пазарите си за вътрешния пътнически транспорт, като Швеция и Обединеното кралство, железопътният пазар се разраства, както и броят на доволните пътници и персонал.

Изменение 2

Предложение за директива Съображение 3

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(3) С Директива 2012/34/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 21 ноември 2012 г. за създаване на единно европейско железопътно пространство бе създадено единно европейско железопътно пространство с общи правила за управлението на железопътни предприятия и за управителите на инфраструктура, за финансирането на инфраструктура и таксуването, за условията за достъп до железопътната инфраструктура и услуги, както и за регулаторния надзор на железопътния пазар. Предвид всичко това вече е възможно да приключи отварянето на железопътния пазар на Съюза и да се реформира управлението на управителите на инфраструктура с цел осигуряване на равен достъп до инфраструктурата.

(3) С Директива 2012/34/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 21 ноември 2012 г. за създаване на единно европейско железопътно пространство бе създадено единно европейско железопътно пространство с общи правила за управлението на железопътни предприятия и за управителите на инфраструктура, за финансирането на инфраструктура и таксуването, за условията за достъп до железопътната инфраструктура и услуги, както и за регулаторния надзор на железопътния пазар. Предвид всичко това вече е възможно да приключи отварянето на железопътния пазар на Съюза и да се реформира управлението на управителите на инфраструктура с цел осигуряване на равен достъп до инфраструктурата, ***за да се подобри качеството на железопътните услуги в цяла Европа, като същевременно се запазят социалните стандарти и условията на труд.***

Изменение 3

Предложение за директива Съображение 4 а (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(4а) Държавите членки отговарят за организирането на местния пазар на труда за персонала, зает в сферата на железопътния транспорт. Те следва да се уверят обаче, че начинът, по който е организиран пазарът на труда, не е за сметка на качеството на обслужването. Правото на Съюза вече предлага ясна рамка за защита на железопътните работници.

Изменение 4

Предложение за директива Съображение 5

Текст, предложен от Комисията

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.

заличава се

Обосновка

Съображението не добавя стойност към окончателната версия на текста. Това е просто напомняне на клаузата за преразглеждане от преработената директива, водеща до настоящото предложение на Комисията.

Изменение 5

Предложение за директива Съображение 7

Текст, предложен от Комисията

(7) По трансграничните проблеми следва да работят ефективно управителите на инфраструктура на различните държави членки чрез създаването на Европейска мрежа от управителите на инфраструктура.

Изменение

(7) Необходимо е да се подобри и засили трансграничното сътрудничество между управителите на инфраструктура. По трансграничните проблеми следва да работят ефективно управителите на инфраструктура на различните държави членки чрез създаването на Европейска мрежа от управителите на инфраструктура.

Изменение 6

Предложение за директива Съображение 9 а (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение 7

Предложение за директива Съображение 12 а (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(9а) Вертикално интегрираните предприятия никога не могат да разполагат с необходимата независимост между управителя на инфраструктура и железопътното предприятие. Затова структурата може да доведе до кръстосано субсидиране, което затруднява равнопоставеността и води до нарушаване на конкуренцията.

Изменение

(12а) Подобряването на безопасността на железопътния превоз следва да бъде сериозно разгледана по време на процеса на отваряне на пазара на вътрешни услуги за железопътни пътнически

превози, по-специално що се отнася до реформирането на съществуващите интегрирани структури, за да се избегне поставянето на допълнителни административни пречки, които ще навредят на поддръжката и на подобренията, свързани с безопасността.

Изменение 8

Предложение за директива Съображение 13 а (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(13а) Предвид хетерогенността по отношение на размера и гъстотата и многообразието на организационните структури на националните, местните и регионалните органи и на съответния им опит във връзка с отварянето на пазара, всяка държава членка трябва да разполага с достатъчна гъвкавост, за да организира своята мрежа, така че да може да бъде осъществена оптимална комбинация от услуги с открит достъп и услуги, извършвани под формата на обществени услуги, за да може да бъдат постигнати висококачествени услуги, които да са достъпни за всички пътници.

Изменение 9

Предложение за директива Съображение 14

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(14) Предоставянето на железопътните предприятия на правото на достъп до железопътната инфраструктура във

(14) Предоставянето на железопътните предприятия на правото на достъп до железопътната инфраструктура във

всички държави членки с цел извършване на вътрешни услуги за превоз на пътници може да се отрази върху организацията и финансирането на услугите за железопътен превоз на пътници, предоставяни по договор за обществени услуги. Държавите членки следва да разполагат с възможността да ограничават подобно право на достъп, когато то би разклатило икономическото равновесие на такива договори за обществени услуги и със съгласието на съответния регулаторен орган.

всички държави членки с цел извършване на вътрешни услуги за превоз на пътници може да се отрази върху организацията и финансирането на услугите за железопътен превоз на пътници, предоставяни по договор за обществени услуги. Държавите членки следва да разполагат с възможността да ограничават подобно право на достъп, когато то би разклатило **качеството на услугата, нейното наличие и в отдалечени райони или** икономическото равновесие на такива договори за обществени услуги и със съгласието на съответния регулаторен орган.

Изменение 10

Предложение за директива Съображение 18 а (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(18а) За да се определи дали качеството на услугата, предоставяна в рамките на договор за предоставяне на обществени услуги, може да бъде застрашена от свободно предоставяне на услугата в същата мрежа, контролните органи трябва да вземат под внимание ефектите върху мрежата, поддържането на връзките, точността, наличността, финансовата и физическата достъпност на услугите, предоставяни в рамките на договора за обществени услуги.

Изменение 11

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 12

Предложение за директива Съображение 19 а (ново)

Текст, предложен от Комисията

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, **при отчитане на всички социални изисквания. Билетната служба не следва да създава пречки за хора с увреждания, възрастни хора, семейства или лица, които се нуждаят от специална подкрепа.**

Изменение

(19а) С оглед приключването на изграждането на единно европейско железопътно пространство и предвид конкуренцията в сектора, Комисията активно подкрепя и насърчава социалния диалог на равнище ЕС, така че да гарантира, че железопътните работници се ползват от по-голяма и трайна защита срещу нежелани ефекти от отварянето на пазара и че условията на труд в сектора няма да се влошат, и освен това да изготви общи отговори на предизвикателствата в резултат от прилагането на четвъртия железопътен пакет. В тази връзка отражението на психосоциалния товар от промяната върху

съответните служители ще следва да бъде обект на специално внимание. Имайки предвид това, следва да бъдат установени условия относно отварянето на пазарите, по-специално във връзка с изискването държавите членки да сключват колективни трудови споразумения, приложими на цялата им територия.

Изменение 13

Предложение за директива Съображение 19 б (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(19б) 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 и по-специално яхната сигурност.

¹ *ОВ L 195, 27.7.2005 г., стр. 15.*

Изменение 14

Предложение за директива Съображение 19 в (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(19в) Железопътните предприятия и управителите на инфраструктури

следва да установят в рамките на своята култура на безопасност „култура на справедливост“, за да насърчават активно персонала да докладва свързани с безопасността произшествия, инциденти и ситуации близки до инциденти, без да подлежи на наказание или дискриминация. „Културата на справедливост“ позволява на железопътния сектор да извлече поуки от произшествията, инцидентите и ситуациите близки до инциденти и по този начин да подобри безопасността на железопътната система за работниците и пътуващите.

Изменение 15

Предложение за директива Съображение 19 г (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(19g) Спазването на правилата за труд, управление и почивка за машинистите на локомотиви е от съществено значение за безопасността на железопътния превоз и за справедливата конкуренция. На един отворен европейски железопътен пазар с нарастващи трансгранични сделки, спазването на времето за работа, управление и почивка трябва да се контролира и прилага. Националните органи по безопасността следва да имат за задача проверката и прилагането на тези правила; Комисията следва да предлага правила и задължителни редовни проверки. Това обаче е възможно само при наличието на бордово електронно устройство, което да регистрира

времето за управление и за почивка на машинистите на локомотиви.

Изменение 16

Предложение за директива Съображение 19 д (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(19д) В контекста на развитието на единно европейско железопътно пространство и отварянето на пазара на железопътния превоз, държавите членки следва да ползват представителни колективни трудови споразумения, сключени между социалните партньори, без да се накърняват националното право и колективните споразумения, които вече са в сила, така че да се избегнат социалния дъмпинг и нелоялната конкуренция.

Изменение 17

Предложение за директива Съображение 19 е (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(19е) Персоналът, който е на борда, е група от специалисти в рамките на железопътния сектор, която извършва задачи, свързани с безопасността. По традиция тя извършва оперативни задачи, свързани с безопасността, в рамките на железопътната система и отговаря за комфорта на пътниците и безопасността на борда на влаковете. Сертификация, сходна със сертификацията на машинистите на локомотиви, е от полза с оглед гарантирането на висока степен на квалификация и умения, за признаването на уместността на тези професионални групи за

безопасни железопътни услуги, но също така улеснява мобилността на работниците и служителите.

Изменение 18

Предложение за директива Съображение 19 ж (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(19ж) Комисията следва да оцени въздействието на настоящата директива върху развитието на пазара на труда за персонала на влаковете и по целесъобразност да предложи нови законодателни мерки за сертифицирането на персонала на борда на влаковете.

Изменение 19

Предложение за директива Съображение 19 з (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(19з) 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.

Изменение 20

Предложение за директива

Член 1 – точка 1 – буква а)

Директива 2012/34/ЕС

Член 3 – точка 2

Текст, предложен от Комисията

‘(2) „управител на инфраструктура“ означава всеки орган или предприятие, осигуряващи развитието, експлоатацията и поддръжката на железопътна инфраструктура в мрежа; развитието включва планиране на мрежата, финансово и инвестиционно планиране, както и изграждане и модернизиране на инфраструктурата; експлоатацията на инфраструктурата включва всички елементи от процеса на разпределяне на влакови маршрути, включително посочването им, оценката на това доколко те са незаети и разпределянето на отделните маршрути, управлението на движението и инфраструктурното таксуване, включително определянето и събирането на такси; поддръжката включва модернизация на инфраструктурата и останалите дейности по управление на активите“;

Изменение

‘(2) „управител на инфраструктура“ означава всеки орган или предприятие, осигуряващи, **по-специално**, развитието, експлоатацията и поддръжката на железопътна инфраструктура в мрежа; развитието включва планиране на мрежата, финансово и инвестиционно планиране, както и изграждане и модернизиране на инфраструктурата; експлоатацията на инфраструктурата включва всички елементи от процеса на разпределяне на влакови маршрути, включително посочването им, оценката на това доколко те са незаети и разпределянето на отделните маршрути, управлението на движението и инфраструктурното таксуване, включително определянето и събирането на такси; поддръжката включва **(не засяга българската езикова редакция)** модернизация на инфраструктурата и останалите дейности по управление на активите;

Обосновка

Новата формулировка на определението за „управител на инфраструктура“ пояснява задълженията на управителя, като се заличават думите „по-специално“ от сегашната дефиниция. В резултат на това новият списък с функции на управителя ще стане изчерпателен.

Изменение 21

Предложение за директива

Член 1 – точка 1 – буква б)

Директива 2012/34/ЕС

Член 3 – точка 5

Текст, предложен от Комисията

Изменение

б) Точка 5 се заличава;

заличава се

Обосновка

Заличаването на тази точка относно определението за международен трафик представлява проблем за държавите членки, които имат външна железопътна граница с трети държави. Съществува риск от възникване на законодателна празнота.

Изменение 22

Предложение за директива

Член 1 – точка 2

Директива 2012/34/ЕС

Член 6 – параграф 2

Текст, предложен от Комисията

Изменение

2. В член 6 параграф 2 се заличава;

заличава се

Обосновка

Заличаването на разпоредбата, която позволява организирането на услуги за управление и транспортни услуги в рамките на едно предприятие — въпреки факта, че те са разделени за счетоводни цели — е прекомерно. Заличаването на тази разпоредба би имало значителни, неблагоприятни ефекти (административни, финансови, правни и социални) за много железопътни предприятия, опериращи ефикасно и ефективно на европейския пазар;

Изменение 23

Предложение за директива

Член 1 – точка 3

Директива 2012/34/ЕС

Член 7 – параграф 1 – алинея 1

Текст, предложен от Комисията

Изменение

Държавите членки гарантират, че управителят на инфраструктура изпълнява всички функции, посочени в член 3, параграф 2 и е независим от всякакви железопътни предприятия.

*Държавите членки **са свободни да избера**т средствата, с които да гарантират, че управителят на инфраструктура изпълнява всички функции, посочени в член 3, параграф 2 и е независим от всякакви железопътни*

предприятия.

Изменение 24

Предложение за директива

Член 1 – точка 3

Директива 2012/34/ЕС

Член 7 – параграф 1 – алинея 2

Текст, предложен от Комисията

С оглед гарантиране независимостта на управителя на инфраструктура, държавите членки се ангажират управителите на инфраструктура да са част от субект, който е правно отделен от всякакви железопътни предприятия.

Изменение

С оглед гарантиране независимостта на управителя на инфраструктура, държавите членки се ангажират управителите на инфраструктура да са част от субект, който е правно отделен от всякакви железопътни предприятия, **в необходимите рамки, за да се избегне бюрокрацията между отделните организации и да се улесни извършването на инвестиции в мрежата, за да се гарантира извършването на качествена услуга, без да се увеличават функционалните разходи.**

Изменение 25

Предложение за директива

Член 1 – точка 3 – точка 2

Директива 2012/34/ЕС

Член 7 – параграф 2 – уводна част

Текст, предложен от Комисията

2. Държавите членки също така гарантират, че едно и също юридическо или физическо лице или лица няма(т) право:

Изменение

2. Държавите членки също така гарантират, че едно и също юридическо или физическо лице или лица няма(т) право, **пряко или косвено:**

Изменение 26

Предложение за директива

Член 1 – точка 3

Директива 2012/34/ЕС

Член 7 – параграф 2 – буква б)

Текст, предложен от Комисията

б) да посочва(т) членове на надзорния съвет, управителния съвет или органи, законно представляващи управител на инфраструктура, и едновременно с това да упражнява(т) пряко или непряко контрол, да има(т) каквито и да било финансови интереси или да упражнява(т) каквито и да било права върху железопътно предприятие;

Изменение

б) да посочва(т) **генералния директор**, членове на надзорния съвет, управителния съвет, **борда на директорите** или органи, законно представляващи управител на инфраструктура, и едновременно с това да упражнява(т) пряко или непряко контрол, да има(т) каквито и да било финансови интереси или да упражнява(т) каквито и да било права върху железопътно предприятие;

Изменение 27

Предложение за директива

Член 1 – точка 3

Директива 2012/34/ЕС

Член 7 – параграф 4

Текст, предложен от Комисията

4. При условие че няма конфликт на интереси и че е гарантирана поверителността на чувствителната търговска информация, управителят на инфраструктура може да наеме подизпълнител за специфични разработки, модернизация и поддръжка, по отношение на които запазва правомощията си за вземане на решения, на железопътни предприятия или на който и да е друг орган, действащ под надзора на управителя на инфраструктура.

Изменение

4. При условие че няма конфликт на интереси и че е гарантирана поверителността на чувствителната търговска информация, управителят на инфраструктура може да наеме подизпълнител за специфични разработки, модернизация и поддръжка, по отношение на които запазва правомощията си за вземане на решения, на железопътни предприятия или на който и да е друг орган, действащ под надзора на управителя на инфраструктура. **Тези споразумения за наемане на подизпълнители са в съответствие с правилата за конкурентна тръжна процедура и, когато е уместно — за обществени поръчки. Управителят на инфраструктура носи отговорност за**

Изменение 28

Предложение за директива

Член 1 – точка 3

Директива 2012/34/ЕС

Член 7 – параграф 5

Текст, предложен от Комисията

5. 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 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.“

Изменение

5. 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 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.“

Обосновка

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

Изменение 29

Предложение за директива

Член 1 – точка 4

Директива 2012/34/ЕС

Член 7 б – параграф 5

Текст, предложен от Комисията

5. Управителят на инфраструктура разполага със свой персонал и е разположен в офиси, отделни от тези на

Изменение

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.

другите юридически лица в рамките на вертикално интегрираното предприятие. Достъпът до информационните системи е защитен, за да се гарантира независимостта на управителя на инфраструктура. 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.

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 30

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 – **в това число представители на техните служители на заплата**, 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 **и други потенциални заинтересовани страни**. Представители на държавите членки и съответния регулаторен орган биват канени на срещите на координационния комитет като наблюдатели.

Изменение 31

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, **достъпност**, 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 32

Предложение за директива

Член 1 – точка 6 – буква а а) (нова)

Директива 2012/34/ЕС

Член 11 – параграф 1 а (нов)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

аа) вмъква се следният параграф:

"1а. Държавите членки могат да ограничават правото на създаване на нови или променени пътнически услуги съгласно договорите за предоставяне на обществени услуги, когато новите или изменени договори за предоставяне на обществени услуги нарушават икономическото равновесие на съществуващите услуги, предоставени от железопътни предприятия, получили достъп до

Обосновка

Държавите членки могат да ограничават правото на създаване на нов или изменен договор за предоставяне на обществени услуги, ако регулаторният орган докаже потенциалното икономическо въздействие на такива договори върху дадена услуга, предоставена от оператор за отворен достъп.

Изменение 33

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(т) 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 **и наличието и качеството** 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, **социален и екологичен** анализ, **в това число на положението със заетостта**, и основава(т) 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 доказано нагледно, 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:

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 34

Предложение за директива

Член 1 – точка 7

Директива 2012/34/ЕС

Член 13 а – параграф 1

Текст, предложен от Комисията

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

Изменение 35

Предложение за директива

Член 1 – точка 7 а (нова)

Директива 2012/34/ЕС

Член 15 – 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 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 ръководи от публично или частно юридическо лице, или от сдружение на всички железопътни предприятия, предоставящи услуги за превоз на пътници.

7а. Член 15, параграф 1 се заменя със следното:

"1. Комисията приема необходимите мерки за мониторинг на техническите и икономическите

условия на труд и тенденциите на пазара в железопътния превоз на Съюза."

Изменение 36

Предложение за директива
Член 1 – точка 7 б (нова)
Директива 2012/34/ЕС
Член 19

Текст, предложен от Комисията

Изменение

7а. Член 19 се изменя, както следва:

а) буква г) се заменя със следното:

"г) не са били осъждани за сериозни или системни неизпълнения на задължения в областта на социалното или трудовото законодателство, включително задължения във връзка със законодателството в областта на безопасните и здравословни условия на труд и колективните споразумения, а също и на задължения в областта на митническото законодателство — за предприятия, желаещи да извършват трансграничен превоз на товари, подлежащ на митнически режим."

б) добавя се следната буква :

"д) са поели задължение да прилагат общовалидните колективни споразумения или установените в конкретен сектор в съответствие с обичайната практика в държавите членки в държавите членки, в които предприятието възнамерява да извършва дейност."

Изменение 37

Предложение за директива

Член 1 – точка 8

Директива 2012/34/ЕС

Член 38 – параграф 4

Текст, предложен от Комисията

‘4. Когато даден заявител възнамерява да поиска инфраструктурен капацитет с оглед предоставяне на услуга за превоз на пътници, той уведомява управителите на инфраструктура и съответните регулаторни органи не по-късно от 18 месеца преди влизане в сила на работното разписание, за което се отнася подаденото искане за капацитет. С цел да се даде възможност на регулаторните органи да направят оценка на потенциалното икономическо въздействие върху съществуващи договори за обществени услуги, регулаторните органи гарантират, че всеки компетентен орган, възложил обществена услуга за железопътен превоз на пътници по този маршрут, определен в договор за обществена услуга, всеки друг заинтересован компетентен орган, който има право да ограничи достъпа по член 11, и всяко железопътно предприятие, изпълняващо договора за обществени услуги по маршрута на тази услуга за превоз на пътници, са информирани без излишно забавяне и най-късно до пет дни.’

Изменение 38

Предложение за директива

Член 1 – точка 9

Директива 2012/34/ЕС

Член 63 – параграф 1 – алинея 1

Изменение

‘4. Когато даден заявител възнамерява да поиска инфраструктурен капацитет с оглед предоставяне на услуга за превоз на пътници, той уведомява управителите на инфраструктура и съответните регулаторни органи не по-късно от 18 месеца преди влизане в сила на работното разписание, за което се отнася подаденото искане за капацитет. С цел да се даде възможност на регулаторните органи да направят оценка на потенциалното икономическо, **социално и екологично** въздействие върху съществуващи договори за обществени услуги, регулаторните органи гарантират, че всеки компетентен орган, възложил обществена услуга за железопътен превоз на пътници по този маршрут, определен в договор за обществена услуга, всеки друг заинтересован компетентен орган, който има право да ограничи достъпа по член 11, и всяко железопътно предприятие, изпълняващо договора за обществени услуги по маршрута на тази услуга за превоз на пътници, са информирани без излишно забавяне и най-късно до пет дни.’

Текст, предложен от Комисията

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

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.

Изменение 39

Предложение за директива

Член 1 – точка 9

Директива 2012/34/ЕС

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

Текст, предложен от Комисията

Изменение

До 2020 г. Комисията също така ще проучва дали организацията на националния пазар на труда възпрепятства по-нататъшното отваряне на пазара, интеграцията и качеството на услугите, предлагани на клиентите. Ако е целесъобразно, Комисията предлага нови законодателни мерки за гарантиране на равни конкурентни условия за всички железопътни предприятия.

Изменение 40

Предложение за директива

Член 1 – точка 9

Директива 2012/34/ЕС

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

Текст в сила

Изменение

Не по-късно от ..., Комисията оценява въздействието ѝ върху развитието на пазара на труда за персонала на борда на влаковете. Комисията следва, по целесъобразност, да предложи нови законодателни мерки за сертифицирането на персонала на борда на влаковете.*

**ОВ: Моля въведете дата: 18 месеца след влизане в сила на настоящата директива.*

Изменение 41

Предложение за директива Член 2 – параграф 2

Текст, предложен от Комисията

2. Държавите членки съобщават на Комисията текста на основните разпоредби от националното законодателство, които те приемат в областта, уредена с настоящата директива.

Изменение

2. Държавите членки съобщават на Комисията текста на основните разпоредби от националното законодателство, които те приемат в областта, уредена с настоящата директива. **Комисията изготвя годишно обобщение на тези текстове и го представя на Европейския парламент и на Съвета на всички работни езици.**

Изменение 42

Предложение за директива Член 3 – параграф 1

Текст, предложен от Комисията

1. Настоящата директива влиза в сила в деня след публикуването му в Официален вестник на Европейския съюз.

Изменение

1. Настоящата директива влиза в сила в деня след публикуването му в Официален вестник на Европейския съюз. ***Тя се консолидира с директивата, която изменя, в срок от три месеца след влизането ѝ в сила.***

ПРОЦЕДУРА

Заглавие	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
Позовавания	COM(2013)0029 – C7-0025/2013 – 2013/0029(COD)
Водеща комисия Дата на обявяване в заседание	TRAN 7.2.2013 г.
Становище, изказано от Дата на обявяване в заседание	EMPL 7.2.2013 г.
Докладчик по становище: Дата на назначаване	Frédéric Daerden 25.3.2013 г.
Разглеждане в комисия	18.9.2013 г. 17.10.2013 г. 14.11.2013 г.
Дата на приемане	18.11.2013 г.
Резултат от окончателното гласуване	+: 32 -: 7 0: 3
Членове, присъствали на окончателното гласуване	Regina Bastos, Edit Bauer, Jean-Luc Bennahmias, Phil Bennion, Pervenche Berès, Viliija Blinkevičiūtė, Philippe Boulland, David Casa, Alejandro Cercas, Ole Christensen, Minodora Cliveti, Marije Cornelissen, Emer Costello, Frédéric Daerden, Karima Delli, Sari Essayah, Thomas Händel, Marian Harkin, Nadja Hirsch, Stephen Hughes, Ádám Kósa, Jean Lambert, Patrick Le Hyaric, Verónica Lope Fontagné, Thomas Mann, Elisabeth Morin-Chartier, Csaba Óry, Konstantinos Poupakis, Sylvana Rapti, Licia Ronzulli, Nicole Sinclair, Gabriele Stauner, Ruža Tomašić, Andrea Zaroni, Inês Cristina Zuber
Заместник(ци), присъствал(и) на окончателното гласуване	Claudette Abela Baldacchino, Georges Bach, Jelko Kacin, Ria Oomen-Ruijten, Antigoni Papadopoulou, Evelyn Regner
Заместник(ци) (чл. 187, пар. 2), присъствал(и) на окончателното гласуване	Marita Ulvskog