



ЕВРОПЕЙСКА
КОМИСИЯ

Брюксел, 30.1.2013 г.
COM(2013) 28 final

2013/0028 (COD)

Предложение за

РЕГЛАМЕНТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА

**за изменение на Регламент (ЕО) № 1370/2007 относно отварянето на пазара на
вътрешни услуги за железопътни пътнически превози**

(текст от значение за ЕИП)

{SWD(2013) 10 final}
{SWD(2013) 11 final}

ОБЯСНИТЕЛЕН МЕМОРАНДУМ

1. КОНТЕКСТ НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО

В Бялата книга за транспортната политика, приета на 28 март 2011 г.¹, Комисията изложи вижданията си за единно европейско железопътно пространство с вътрешен железопътен пазар, на който европейските железопътни предприятия ще могат да предоставят услугите си без ненужни технически и административни пречки.

В ред политически инициативи бе признат потенциалът на железопътната инфраструктура като гръбнак на вътрешния пазар и двигател на устойчивия растеж. В заключенията си от януари 2012 г. Европейският съвет подчерта колко важно е да се разгърне потенциалът за растеж на един напълно интегриран единен пазар и представи мерки по отношение на мрежовите индустрии. В своето Съобщение „Действия за стабилност, растеж и работни места“, прието на 30 май 2012 г., Комисията подчерта значението на по-нататъшното намаляване на регулаторната тежест и на пречките за навлизане в железопътния сектор. В приетото от Комисията на 6 юни 2012 г. Съобщение за укрепване на управлението на единния пазар² също се подчертава значението на транспортния сектор.

През последните десет години три пакета от законодателни актове в областта на железопътния транспорт имаха за цел отварянето на националните пазари и повишаване на конкурентоспособността и оперативната съвместимост на железниците на равнище ЕС. С Регламент (ЕО) № 1370/2007 относно обществените услуги за пътнически превоз с железопътен и автомобилен транспорт, публикуван през декември 2007 г., бе създадена рамка за възлагането на обществени поръчки за услуги и компенсациите за задължения за обществени услуги, но не бе въведен общ подход при възлагането на поръчки за пътнически железопътен превоз. Независимо от новото законодателство на ЕС делът на железопътните превози в общия обем на превозите в ЕС остава скромен.

1.2 Проблеми, които изискват решение

Заинтересованите страни смятат, че съгласно действащата нормативна уредба услугите за пътнически железопътен превоз представят незадоволителни показатели по отношение на качеството на услугите и оперативната ефективност. 54 % от респондентите в проучване на Евробарометър през 2012 г. са изразили неудовлетворение от своите национални и регионални железопътни системи. В Индекса за развитието на пазарите на дребно за 2011 г.³ общата удовлетвореност на пътуващите с железниците е 6,7/10 — далеч зад показателя на повечето потребителски стоки и услуги. Потребителите отдават най-малко предпочитания на железопътните услуги спрямо всички останали видове транспорт (по-специално градският и въздушният транспорт се представят по-добре) и се нареждат на 27-мо място от общо 30 пазари на услуги. Налице са значителни различия в оперативната ефективност между най-добре и най-зле оценените железопътни системи. Те отразяват значителните

¹ Бяла книга : Пътна карта за постигането на Единно европейско транспортно пространство – към конкурентоспособна транспортна система с ефективно използване на ресурсите; COM(2011)144

² По-добро управление за единния пазар; COM(2012) 259

³ http://ec.europa.eu/consumers/consumer_research/cms_en.htm;

разлики в начините на използване на активи като подвижния състав и инфраструктурата, както и в производителността на труда. Тези различия в оперативната ефективност водят до сериозна нужда от публично финансиране в сравнение с други икономически отрасли (без да се взема предвид финансирането за инфраструктурата), тъй като много железопътни предприятия реализират загуби.

Подобряването на качеството на услугите и оперативната ефективност на железопътните предприятия среща редица трудности. Те са свързани на първо място с достъпа до пазара на вътрешни услуги за превоз на пътници, както и с липсата на конкурентен натиск. В много държави членки този пазар е затворен за конкуренция, което не само ограничава растежа, но и създава различия между държавите членки, които са отворили пазарите си, и тези, които не са. Различни национални подходи към отварянето на националните пазари на железопътни пътнически транспортни услуги пречат за появата на действителен вътрешен пазар на услуги за железопътен превоз на пътници.

Същевременно по-голямата част от пътническите услуги на вътрешния пазар не се предоставят при чисто пазарни условия и следователно се извършват по договори за обществени услуги. Предвид факта, че не съществуват общи правила на ЕС за възлагане на подобни поръчки, някои държави членки са въвели конкурентни тръжни процедури за тях, а други ги възлагат директно. Това разнообразие от нормативни системи в ЕС затруднява железопътните предприятия да се възползват изцяло от възможностите, които предоставя за дейността им един вътрешен пазар. Затова настоящият законодателен пакет обхваща и конкуренцията при обществените поръчки за услуги, пречките пред конкуренцията, като въпросът с наличието на подходящ подвижен състав за потенциалните участници в търг за подобни поръчки, и недискриминационния достъп до информационните системи и интегрираните системи за продажба на билети, когато те са от полза за пътниците.

1.3 Общи цели

Основната цел на транспортната политика на Европейския съюз е създаването на вътрешен пазар за превозите, което ще допринесе за постигане на висока конкуренция и хармонично, балансирано и устойчиво развитие на стопанските дейности. В публикуваната през 2011 г. Бяла книга за транспорта се казва, че до 2050 г. по-голямата част от пътническият транспорт на средни разстояния следва да се осъществява от железниците. Това пренасочване би допринесло за постигане на намалението от 20 % на емисиите на парникови газове, заложено в стратегията за интелигентен, устойчив и приобщаващ растеж „Европа 2020“⁴. Едно от заключенията на Бялата книга бе, че няма да настъпи съществена промяна в транспорта без адекватна железопътна инфраструктура и по-разумното ѝ използване.

Общата цел на настоящото предложение в рамките на четвъртия железопътен пакет е да се подобри качеството на железопътните услуги за превоз на пътници и тяхната оперативна ефективност, а заедно с това конкурентоспособността и привлекателността на железопътния транспорт спрямо останалите видове транспорт, и по-нататъшното развитие на единното европейско железопътно пространство.

⁴ Съобщение на Комисията: „Европа 2020“ Стратегия за интелигентен, устойчив и приобщаващ растеж“, COM(2010) 2020

1.4 Специфични цели

Настоящото предложение обхваща общите правила за възлагане на обществени поръчки за услуги за железопътен превоз на пътници, заедно с придружаващите мерки за увеличаване резултатността на конкурентните тръжни процедури.

Целта на задължителните конкурентни тръжни процедури за обществени поръчки за услуги е да се засили конкурентният натиск върху националните пазари за железопътни услуги с цел увеличаване на броя и подобряване на качеството на услугите за превоз на пътници. Конкурентните тръжни процедури за поръчки за железопътни услуги могат да осигурят и по-висока икономическа изгода от разходите за обществени услуги за превоз. Общите правила за процедурите по възлагане допринасят за сближаването на стопанските условия за железопътните предприятия. Настоящите предложения трябва да се разглеждат във връзка с предложените изменения на Директива 2012/34/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 21 ноември 2012 година за създаване на единно европейско железопътно пространство (преработена)⁵, които въвеждат права на отворен достъп за железопътните предприятия и целят да се подплатят разпоредбите за недискриминационен достъп до железопътната инфраструктура.

2. РЕЗУЛТАТИ ОТ КОНСУЛТАЦИИТЕ СЪС ЗАИНТЕРЕСОВАНИТЕ СТРАНИ И ОЦЕНКИ НА ВЪЗДЕЙСТВИЕТО

С цел подпомагане на Комисията в процеса на оценка на въздействието бе поискано от външен консултант да изготви помощно проучване и да извърши целева консултация. Проучването започна през декември 2011 г., а окончателният доклад бе представен през септември 2012 г.

Вместо открита консултация бяха предпочетени най-различни методи на целева консултация, за да се установят позициите на заинтересованите страни. Между 1 март и 16 април 2012 г. бяха изпратени специални въпросници до 427 заинтересовани страни, свързани с железопътния транспорт (железопътни предприятия, управители на инфраструктура, министерства на обществения транспорт, органи по безопасността, министерства, представителни организации, синдикални организации и др.). Проучване на Евробарометър представи гледната точка на пътниците чрез проучване, обхванало 25 000 респонденти, равномерно разпределени в 25-те държави членки с железопътен транспорт. Мрежата на Комитета на регионите бе използвана за консултация с местните и регионалните власти.

Консултациите бяха допълнени с проведено на 29 май 2012 г. изслушване на заинтересовани страни (около 85 участници), с конференция на 24 септември 2012 г. (с около 420 участници) и с интервюта с конкретни заинтересовани страни през 2012 г. Служители на Комисията се срещнаха с представители на Общността на европейските железници (представляваща железопътните предприятия), Европейската федерация на транспортните работници, Европейската пътническа федерация, управителите на европейска железопътна инфраструктура и UITP — Международната асоциация за обществен транспорт. Специални срещи със заинтересованите страни бяха организирани също във Франция, Германия, Нидерландия, Полша, Швеция и Обединеното кралство.

⁵ ОВ L 343, 14.12.2012 г., стр. 32.

Мнозинството от респондентите (60 %) споделиха, че допълнителни нови права на отворен достъп, задължителни тръжни процедури или комбинация от двете биха стимулирали интеграцията на пазара. Като най-предпочитана възможност (55% от респондентите) бе посочено отварянето на пазара на вътрешния железопътен пътнически превоз с предварителна проверка и оценка на въздействието му върху икономическото равновесие и жизнеспособността на договорите за обществени услуги. Действащите разпоредби събират много негативни оценки (с подкрепа от едва 20%). Представителите на работниците очакват всяко отваряне на националните пазари на железопътни пътнически транспортни услуги да доведе до по-лоши условия на труд и повече стачки.

По отношение на задължителните конкурентни тръжни процедури 45 % от респондентите подкрепят гъвкави решения, сходни с тези на процедурата на договаряне за възлагане на обществени поръчки, и преходни периоди за постепенното предлагане на всички обществени поръчки за услуги на търг (подкрепено от 80 % от респондентите).

Според мнозинството (60 %) създаването на лизингови дружества за подвижен състав би спомогнало за подобряване на достъпа до подвижен състав, а голямо мнозинство от респондентите (75 %) призовават за това, управителят на инфраструктура да осигурява пълен достъп до техническата информация. Що се отнася до интегрираната система за продажба на билети, е налице предпочитание за незадължителни разпоредби или клаузи, предоставящи възможност за доброволни споразумения, вместо задължителни мерки на равнище ЕС или на национално равнище.

С Комитета за социален диалог в сектора на железопътния транспорт бе извършена консултация на 26 март и 19 юни, по-специално по отношение на вариантите и оценката на тяхното социално въздействие.

Въз основа на гореспоменатото проучване с външен изпълнител и на заключенията от процеса на консултации Комисията направи качествена и количествена оценка на въздействието на различните варианти за модернизирание на действащата нормативна уредба.

Оценката на въздействието показва, че комбинация от мерките по-долу ще е най-изгодна от икономическа, екологична и социална гледна точка и ще генерира нетна настояща стойност между 21 и 29 млрд. EUR в периода 2019—2035 г.:

- широко дефинирани права за отворен достъп след оценка на въздействието им върху икономическото равновесие по договорите за обществени услуги;
- възлагане на обществени поръчки за услуги чрез конкурентни процедури;
- доброволни национални интегрирани системи за продажба на билети както и
- задължаване на държавите членки да гарантират недискриминационен достъп до подходящ подвижен състав за железопътните предприятия, които искат да участват в процедура за обществена поръчка.

3. ПРАВНИ ЕЛЕМЕНТИ НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО

3.1 Определение за компетентен местен орган (член 2, буква в)

Изменението повишава правната сигурност с уточнението, че терминът „компетентен местен орган“ обхваща градски агломерации или селски райони, които не съставляват големи части от националната територия.

3.2 Подробно описание на начина, по който компетентните органи определят задълженията за обществена услуга и географския обхват на договорите за обществени услуги (член 2, буква д) и нов член 2а)

В този член се предвижда гъвкава, но официална и прозрачна процедура за определяне на задълженията при предоставянето на обществени услуги и на географския обхват на договорите за обществени услуги, ако компетентните органи смятат, че публичната намеса е необходима за осигуряване на желаното от политическа гледна точка ниво на мобилност на територията под тяхна юрисдикция. Тя изисква от компетентните органи да изготвят планове за обществения транспорт, в които се определят политическите цели за обществения пътнически транспорт и показатели за услугите по обществен транспорт. Процедурата също така изисква от компетентните органи да обосноват естеството и обхвата на задълженията за обществена услуга, които те смятат да наложат върху операторите на обществен транспорт, както и обхвата на договора за обществени услуги с оглед постигането на целите, определени в планове за обществен транспорт. Те трябва да прилагат критерии, основаващи се на общи принципи на Договора, като например целесъобразност, необходимост и пропорционалност, както и икономически критерии, като икономическа ефективност и финансова устойчивост. В същия член се съдържа и изискване компетентните органи да осигурят надлежна консултация със заинтересованите страни, например организациите на пътниците и служителите, както и превозвачите. По отношение на железопътния транспорт се изисква независими регулаторни органи за железопътния транспорт да осигурят преразглеждане на процедурата. Освен това се определя праг на максималния обем железопътен превоз на пътници в рамките на всяка обществена поръчка за услуги, по гъвкав начин, с оглед гарантиране на ефективна конкуренция, като в същото време отчитат разликите в размера и административната структура на пазарите за железопътни пътнически превози в държавите членки.

3.3 Предоставяне на оперативна, техническа и финансова информация за превоза на пътници, обхванат от обществена поръчка за услуги, за която предстои да бъде обявена тръжна процедура (член 4, параграф 6 и нов член 4, параграф 8)

Тази нова разпоредба в член 4, параграф 8 задължава компетентните органи да предоставят някои оперативни, технически и финансови данни на потенциалните участници в тръжна процедура за възлагане на обществена поръчка за услуги, така че същите да са в състояние да изготвят адекватни оферти и по този начин да се способства за една по-конкурентна среда. С изменението на член 4, параграф 6 се пояснява, че компетентните органи трябва да посочват ясно в тръжната документация дали изискват операторите на обществени услуги да спазват социалните норми или критерии.

3.4 Тавани за пряко възлагане на поръчки с малък обем и на поръчки на малки или средни предприятия (член 5, параграф 4)

С тази разпоредба се въвеждат конкретни тавани за финансовото изражение на директно възлаганите поръчки с малък обем в железопътния транспорт. Съществуващите ограничения се отнасят за автобусния и релсовия транспорт, различен от железопътния. Предлагащото ограничение за железопътния транспорт следва логиката да се позволи пряко възлагане, ако разходите за организиране на тръжна процедура превишават очакваните ползи. Съответното ограничение по отношение на влак-километри отразява средната единична цена за предоставянето на услуги по железопътен транспорт.

3.5 Задължителна конкурентна тръжна процедура за поръчките за железопътен превоз (член 5, параграф 6 и член 4)

Заличаването на член 5, параграф 6 лишава компетентните органи от възможността да решават дали да възложат дадена обществена поръчка за услуги за железопътен превоз пряко или посредством конкурентна тръжна процедура. Общото правило за провеждане на конкурентни тръжни процедури ще се прилага и към железопътния транспорт.

3.6 Ограничения при възлагането (нов член 5, параграф 6)

С оглед засилване на конкуренцията след въвеждането на конкурентни тръжни процедури за поръчките за железопътен превоз тази разпоредба предоставя възможността компетентните органи да решават определени поръчки за железопътен пътнически транспорт, обхващащи части от една и съща мрежа или съвкупност от маршрути, да се възлагат на различни железопътни предприятия. За тази цел компетентните органи могат да решат да ограничат броя на поръчките, които да бъдат възложени на едно и също железопътно предприятие след провеждане на конкурентна тръжна процедура.

3.7 Достъп до железопътен подвижен състав (нов член 5а и нов член 9а)

Въвежда се задължението държавите членки да осигурят действителен и недискриминационен достъп до подходящ железопътен подвижен състав за операторите, които желаят да предоставят обществени пътнически железопътни услуги. Това ще способства в значителна степен за действителната конкуренция при обществените поръчки за услуги. В държавите членки, където не съществуват добре функциониращи пазари за лизинг на железопътен подвижен състав, компетентните органи са длъжни да вземат мерки, с които да гарантират достъпа до подвижен състав с цел отваряне на пазара. Същевременно, тъй като ситуацията и нуждите се различават в отделните държави, новата разпоредба не ограничава компетентните органи в търсенето им на най-подходящите начини за постигане на целта, а посочва най-често използваните мерки. Подробностите за процедурата и мерките за гарантиране на достъп до подвижен състав се определят в актовете за изпълнение, основаващи се на процедурата по разглеждане, посочена в член 9а от Регламента.

3.8 Публикуване на определена информация относно обществените поръчки за услуги (член 7, параграф 1 и член 7, параграф 2)

Тази разпоредба задължава компетентните органи да включват информация относно началната дата и срока на договорите за обществени услуги в своите годишни доклади относно задълженията за обществени услуги, както и в своите предварителни известия относно планираните тръжни процедури. Тази допълнителна информация, както и задължението на държавите членки да улесняват достъпа до годишните доклади,

публикувани от компетентните органи, ще внесе повече прозрачност относно възложените или вероятните обществени поръчки за услуги, което ще помогне на превозвачите да се подготвят за бъдещи процедури за възлагане на обществени поръчки.

3.9 Преходен период, прилаган по отношение на конкурентната тръжна процедура (член 8, параграф 2)

Тази разпоредба указва ясно, че десетгодишният преходен период до 2 декември 2019 г. се отнася единствено до член 5, параграф 3 относно задължението на компетентните органи да организират конкурентна тръжна процедура. Всички други разпоредби на член 5 (например относно възможността да се възложи пряко поръчка на вътрешен превозвач при поръчки с малък обем или като извънредна мярка, и преразглеждането на решението за възлагане) са приложими незабавно.

3.10 Преходен период за действащите пряко сключени договори за железопътен превоз (нов член 8, параграф 2, буква а))

С тази разпоредба се въвежда допълнителен преходен период за договорите за обществени услуги за железопътен превоз, които са пряко сключени между 1 януари 2013 г. и 2 декември 2019 г. Тези договори могат да останат в сила до изтичането на техния срок, но най-късно до 31 декември 2022 г. Това осигурява достатъчно време на железопътните предприятия, с които са били пряко сключени договори за обществени услуги, да се приспособят и подготвят за конкурентните тръжни процедури.

3.11 Адаптиране на разпоредбите на Регламент (ЕО) № 1370/2007 относно освобождаването от задължение за нотифициране на държавни помощи и условията за съвместимост на държавните помощи, съгласно изисквания по Договора.

В своето предложение за изменение на Регламент (ЕО) 994/98 (Регламент относно правомощията)⁶ Комисията предложи също да се измени Регламент (ЕО) 1370/2007 и в съответствие с процедурите по член 108, параграф 4 и член 109 от Договора да се осигури помощ за координиране на транспорта или възстановяване на разходите за изпълнението на задължения, присъщи на понятието обществена услуга, както е посочено в член 93 от Договора, в обхвата на Регламента относно правомощията. Комисията понастоящем очаква съответен бъдещ регламент за групово освобождаване, който да съдържа по същество настоящото освобождаване, освен доколкото Регламент (ЕО) № 1370/2007 се изменя с настоящото законодателно предложение, свързано с железопътния сектор.

⁶ Предложение за РЕГЛАМЕНТ НА СЪВЕТА за изменение на Регламент (ЕО) № 994/98 от 7 май 1998 г. по прилагането на членове 92 и 93 от Договора за създаване на Европейската общност към някои категории хоризонтална държавна помощ и на Регламент (ЕО) № 1370/2007 на Европейския парламент и на Съвета от 23 октомври 2007 г. относно обществените услуги за пътнически превоз с железопътен и автомобилен транспорт, COM(2012) 730 окончателен, 5.12.2012 г.

Предложение за

РЕГЛАМЕНТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА

за изменение на Регламент (ЕО) № 1370/2007 относно отварянето на пазара на вътрешни услуги за железопътни пътнически превози

(текст от значение за ЕИП)

ЕВРОПЕЙСКИЯТ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

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

като взеха предвид предложението на Европейската комисия,

след предаване на проекта на законодателния акт на националните парламенти,

като взеха предвид становището на Икономическия и социален комитет⁷,

като взеха предвид становището на Комитета на регионите⁸,

в съответствие с обикновената законодателна процедура,

като имат предвид, че:

- (1) През последното десетилетие нарастването на железопътните пътнически превози бе недостатъчно, за да се увеличи неговият дял спрямо автомобилния и въздушния транспорт. Железопътният пътнически превоз запазва относително стабилен дял от 6% от общия превоз на пътници в Европейския съюз. Услугите в железопътния превоз на пътници изостават спрямо актуалните изисквания за разнообразие и качество.
- (2) Пазарът на ЕС на услуги за международен железопътен превоз на пътници е отворен за конкуренция от 2010 г. Освен това някои държави членки отвориха за конкуренция своите услуги за вътрешен превоз на пътници чрез въвеждането на права за свободен достъп или чрез тръжни процедури за възлагане на обществени поръчки, или чрез двете.
- (3) В своята Бяла книга за транспортната политика от 28 март 2011 г.⁹ Комисията обяви намерението си да завърши изграждането на вътрешния пазар в областта

⁷ ОВ С , г., стр. .

⁸ ОВ С , г., стр. .

на железопътния транспорт, като позволи на железопътните предприятия от ЕС да предоставят всички видове железопътни транспортни услуги без ненужни технически и административни пречки.

- (4) Когато компетентните органи организират своите обществени услуги за пътнически превоз, те трябва да гарантират, че задълженията за предоставяне на обществени услуги и географският обхват на договорите за обществени услуги са подходящи, необходими и пропорционални по отношение на целите на публичната политика за превоз на пътници на тяхна територия. Тази политика следва да бъде отразена в плановете за обществен транспорт на държавите членки и да се осигури възможност за транспортни решения въз основа на пазарните принципи. Процесът на изготвяне на плановете за обществен транспорт и на задълженията за обществени услуги следва да е прозрачен за съответните заинтересовани страни, включително за потенциалните участници на пазара.
- (5) С оглед осигуряването на стабилно финансиране за изпълнението на заложените в плановете за обществен транспорт цели в разработваните от компетентните органи задължения за обществени услуги е необходимо да се предвиди икономически ефективно постигане на целите на обществения транспорт с отчитане на компенсацията за нетния финансов ефект от тези задължения. Необходимо е също така компетентните органи да осигурят дългосрочна финансова устойчивост на услугите по обществен транспорт, предоставяни по договори за обществени услуги.
- (6) От особено значение е компетентните органи да се съобразяват с тези критерии за задълженията за обществени услуги и с обхвата на договорите за обществени услуги, за да се осигури безпроблемното функциониране на пазара на обществен железопътен пътнически превоз, тъй като свободният достъп по отношение на предоставянето на транспортни услуги трябва да се съгласува тясно с услугите, предоставяни по договори за обществени услуги. Поради това независимите регулаторни органи в областта на железопътния превоз следва да гарантират, че този процес протича по правилата и прозрачно.
- (7) Необходимо е да се определи максимален годишен обем на договорите за обществени услуги за железопътен пътнически превоз, за да се насърчи конкуренцията при подобни договори и за да разполагат компетентните органи с известна гъвкавост при оптимизирането на въпросния обем въз основа на съображения от икономическо и оперативно естество.
- (8) За улесняване изготвянето на офертите и съответно за засилване на конкуренцията, компетентните органи е необходимо да гарантират, че всички доставчици на обществени услуги, проявяващи интерес да участват, ще получат определена информация за превоза и инфраструктурата, попадащи в обхвата на договора за обществени услуги.
- (9) Някои горни граници за прякото възлагане на обществени поръчки за услуги трябва да бъдат изменени според особеностите на железопътния транспорт

⁹

Бяла книга: Пътна карта за постигането на Единно европейско транспортно пространство – към конкурентоспособна транспортна система с ефективно използване на ресурсите; COM(2011) 144.

предвид специфичните икономически условия, при които протичат процедурите за възлагане на обществени поръчки в този сектор.

- (10) Създаването на вътрешен пазар за железопътни пътнически транспортни услуги изисква наличието на общи правила за конкурентните тръжни процедури за възлагането на обществени поръчки за услуги в този сектор, които да се прилагат по хармонизиран начин във всички държави членки.
- (11) С оглед създаването на рамкови условия, които осигуряват на обществото максимални ползи от действителното отваряне на пазара на вътрешни услуги за железопътни пътнически превози, е важно държавите членки да гарантират подходящо равнище на социална защита за персонала на предоставящите обществени услуги.
- (12) Когато пазарът не го гарантира при подходящи икономически и недискриминационни условия, достъпът на предоставящите обществени услуги до железопътен подвижен състав трябва да бъде улеснен от компетентните органи чрез подходящи и ефективни мерки.
- (13) Някои основни характеристики на предстоящите тръжни процедури за възлагането на обществени поръчки за услуги трябва да бъдат напълно прозрачни, за да се осигури възможност на пазара да отговори по-организирано.
- (14) В съответствие с духа на Регламент (ЕО) № 1370/2007 следва ясно да се отбележи, че преходният период до 2 декември 2019 г. се отнася единствено до задължението да се организират конкурентни тръжни процедури за възлагането на обществени поръчки за услуги.
- (15) Подготовката на железопътните предприятия за задължителните конкурентни тръжни процедури за възлагането на обществени поръчки за услуги изисква известно допълнително време, за да се осигури възможност за ефективно и трайно вътрешно реструктуриране на дружествата, на които подобни поръчки са били пряко възлагани в миналото. Налице е необходимост от преходни мерки за поръчките, които ще бъдат възложени пряко между датата на влизане в сила на настоящия регламент и 3 декември 2019 г.
- (16) След отварянето на пазара на вътрешни услуги за железопътни пътнически превози е възможно компетентните органи да сметнат за необходимо да приемат мерки, с които да гарантират високо равнище на конкуренция, ограничавайки броя на поръчките, възлагани на едно железопътно предприятие. Прочее за това следва да бъдат предвидени адекватни разпоредби.
- (17) С цел да се гарантират еднакви условия за прилагането на член 5а от настоящия регламент на Комисията следва да бъдат предоставени изпълнителни правомощия. Тези правомощия следва да бъдат упражнявани в съответствие с Регламент (ЕС) № 182/2011 на Европейския парламент и на Съвета от 16 февруари 2011 година за установяване на общите правила и принципи относно

реда и условията за контрол от страна на държавите членки върху упражняването на изпълнителните правомощия от страна на Комисията¹⁰.

- (18) Предвид изменението на Регламент (ЕО) № 994/98 (Регламент относно правомощията)¹¹ Комисията предложи изменение и на Регламент (ЕО) № 1370/2007 (СОМ(2012) 730/3). С оглед хармонизиране на подхода при регулирането на груповите освобождавания в областта на държавните помощи и в съответствие с процедурите по член 108, параграф 4 и член 109 от Договора помощта за координиране на транспорта или възстановяване на разходите за изпълнението на задължения, присъщи на понятието обществена услуга, както е посочено в член 93 от Договора, следва да бъде включена в обхвата на Регламента относно правомощията.
- (19) С оглед на гореизложеното Регламент (ЕО) № 1370/2007 следва да бъде съответно изменен,

ПРИЕХА НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

Член 1

Регламент (ЕО) № 1370/2007 се изменя, както следва:

1. а) член 2, буква в) се заменя със следния текст:

„в) „компетентен местен орган“ означава всеки компетентен орган, чийто географски район на компетентност няма национален обхват и който е компетентен по въпросите на транспорта в определена градска агломерация или селски район;“

- б) Член 2, буква д) се допълва със следния текст:

„В обхвата на задълженията за обществена услуга не се включват обществени услуги за превоз, които не са необходими за постигане на ползите, осигурявани от мрежите на местно, регионално или поднационално равнище.

2. Вмъква се следният член 2а:

„Член 2а

Планове за обществен транспорт и задължения за обществена услуга

1. Компетентните органи изготвят и редовно актуализират планове за обществен транспорт, обхващащи всички съответни видове транспорт за територията, за която са компетентни. В тези планове се определят целите

¹⁰ ОВ L 55, 28.2.2011 г., стр. 13

¹¹ Предложение за РЕГЛАМЕНТ НА СЪВЕТА за изменение на Регламент (ЕО) № 994/98 от 7 май 1998 г. по прилагането на членове 92 и 93 от Договора за създаване на Европейската общност към някои категории хоризонтална държавна помощ и на Регламент (ЕО) № 1370/2007 на Европейския парламент и на Съвета от 23 октомври 2007 г. относно обществените услуги за пътнически превоз с железопътен и автомобилен транспорт, СОМ(2012) 730 окончателен, 5.12.2012 г.

на политиката в областта на общественя транспорт и начините за постигането им, като се разглеждат всички видове транспорт на територията, за която тези органи са компетентни. Плановете следва да включват най-малкото:

- а) структурата на мрежата или маршрутите;
- б) основните изисквания към общественя транспорт, като например достъпност, териториална свързаност, сигурност, модални и интермодални връзки в основни свързващи центрове; характеристики на предлагания превоз, като например време и честота на услугите и минимална степен на използване на капацитета;
- в) стандарти за качество, свързани с въпроси като оборудване на гарите и на подвижния състав, точност и надеждност, чистота, обслужване на клиентите и информация, обработка на жалби и обезщетяване, контрол на качеството на услугите;
- г) принципите на ценовата политика;
- д) експлоатационните изисквания, като например превоз на велосипеди, управление на движението, план за действие в извънредни ситуации в случай на смущения в предоставяните услуги.

При изготвянето на плановете за обществен транспорт компетентните органи отчитат по-специално приложимите правила за правата на пътниците, социалната защита и защитата на заетостта и околната среда.

Компетентните органи приемат плановете за обществен транспорт след консултация със съответните заинтересовани страни, след което ги публикуват. За целите на настоящия регламент сред заинтересованите страни, чието становище трябва да бъде взето предвид, присъстват най-малкото превозвачи, управители на инфраструктура, ако това е целесъобразно, и представителни организации на пътниците и на работниците.

- 2. Въвеждането на задължения за обществена услуга и възлагането на обществени поръчки за услуги следват приложимите планове за обществен транспорт.
- 3. Спецификациите на задълженията за предоставяне на обществена услуга за обществен пътнически транспорт и обхвата на тяхното прилагане се определят, както следва:
 - а) в съответствие с член 2, буква д);
 - б) те трябва да бъдат подходящи за постигане на целите на плана за обществен транспорт;

- в) те трябва да бъдат пропорционални и да не надхвърлят необходимото за постигането на целите на плана за обществен транспорт.

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

За обществения пътнически железопътен превоз оценката на необходимостта и пропорционалността, посочена в буква в), трябва да взема предвид транспортните услуги, предоставяни по член 10, параграф 2 от Директива № 2012/34/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 21 ноември 2012 година за създаване на единно европейско железопътно пространство (преработена)¹² и да отчита цялата информация, предоставена на управителите на инфраструктура и регулаторните органи съгласно член 38, параграф 4, първо изречение от посочената директива.

- 4. Спецификациите на задълженията за предоставяне на обществени услуги и съответната компенсация за нетния финансов ефект от задълженията за предоставяне на обществена услуга позволяват:
 - а) постигане на целите на плана за обществен транспорт по най-ефективен икономически начин;
 - б) финансова подкрепа в дългосрочен план за предоставянето на услуги по обществен пътнически транспорт в съответствие с изискванията, установени в плана за обществен транспорт.
- 5. При изготвянето на спецификациите за задълженията за обществена услуга компетентният орган изготвя съответния проект и определя техния обхват, основните етапи на оценка на съответствието им с изискванията по параграфи 2, 3 и 4 и резултатите от оценката.

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

- 6. Относно обществения пътнически железопътен превоз:
 - а) съответствието на оценката и процедурата, предвидени в настоящия член, се осигуряват от регулаторния орган, посочен в член 55 от Директива 2012/34/ЕС, включително по негова собствена инициатива.
 - б) максималният годишен обем на даден договор за обществени услуги, изразен във влак-километри, е по-високата стойност от

¹² ОВ L 343, 14.12.2012 г., стр. 32.

следните две: 10 милиона влак-километра или една трета от общия обем национални обществени пътнически железопътни превози, предоставяни по договори за обществени услуги.“

3. Член 4 се изменя, както следва:

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

„а) определят се ясно задълженията за обществени услуги, посочени в член 2, буква д) и член 2а, които доставчикът на обществени услуги трябва да изпълнява, и съответните географски райони;

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

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

в) Параграф 6 се заменя със следното:

„Когато в съответствие с националното право компетентните органи изискват от операторите на обществени услуги да спазват определени норми за качество и социални норми или да въведат норми за качество или социални критерии, тези норми и критерии се включват в тръжната документация и в договорите за обществени услуги.“

г) Добавя се следният параграф 8:

„8. Компетентните органи предоставят на всички заинтересовани страни съответната информация за изготвянето на оферта в рамките на конкурентна тръжна процедура. Това включва информация относно потребителското търсене, цените, разходите и приходите, свързани с обществения пътнически транспорт — обект на тръжната процедура, и подробности относно спецификациите на инфраструктурата, свързани с експлоатацията на изискваните возила или подвижен състав, за да се позволи изготвянето на адекватни бизнес планове. Управителите на железопътна инфраструктура подпомагат компетентните органи, като им предоставят нужните спецификации на инфраструктурата. При неспазване на изложените по-горе разпоредби се осигурява възможността за преразглеждане на съответните решения, предвидена в член 5, параграф 7.“

4. Член 5 се изменя, както следва:

а) Параграф 4 се заменя със следното:

„4. Ако националното право не забранява това, компетентните органи могат да решат да възложат пряко обществени поръчки за услуги:

- а) когато средната им годишна стойност възлиза на: по-малко от 1 000 000 EUR или по-малко от 5 000 000 EUR в случай на обществена поръчка, включваща услуги за обществен железопътен превоз, или
- б) когато се отнасят до предоставянето на годишна основа на по-малко от 300 000 километра обществени услуги за пътнически превоз или по-малко от 150 000 километра в случай на обществена поръчка, включваща железопътен обществен транспорт.

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

б) Параграф 6 се заменя със следното:

„Компетентните органи могат да решат, с цел засилване на конкуренцията между железопътните предприятия, поръчките за обществен пътнически железопътен транспорт, обхващащи части от една и съща мрежа или съвкупност от маршрути, да се възлагат на различни железопътни предприятия. За тази цел компетентните органи могат да решат преди началото на тръжната процедура да ограничат броя на поръчките, които ще бъдат възложени на едно и също железопътно предприятие.“

5. Въмква се следният член 5а:

„Член 5а

Подвижен състав

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

Компетентният орган може да изпълни изискването в първата алинея по един от следните начини:

- а) като придобие самият той подвижния състав, използван за изпълнението на договора за обществена услуга, с цел предоставянето му на избрания оператор на обществена услуга по пазарни цени или като част от договора за обществена услуга съгласно член 4, параграф 1, буква б), член 6 и, ако е приложимо, съгласно приложението,
- б) като предостави гаранция за финансирането на подвижния състав, използван за изпълнението на договора за обществена услуга, при пазарна цена или като част от договора за обществена услуга съгласно член 4, параграф 1, буква б), член 6 и, ако е приложимо, съгласно приложението. Такава гаранция може да обхваща риска във връзка с остатъчната стойност, като се спазват съответните правила за държавните помощи, когато такива са приложими,
- в) като се ангажира в договора за обществени услуги да изкупи подвижния състав след изтичането на договора на пазарна цена.

В случаите, посочени в букви б) и в), компетентният орган има право да изиска от оператора на обществена услуга да прехвърли подвижния състав след изтичането на договора за обществена услуга на оператора, на когото е възложена новата поръчка. Компетентният орган може да задължи новия оператор на обществената услуга да закупи подвижния състав. Прехвърлянето се извършва по пазарни цени.

- 3. Ако подвижният състав се прехвърля на нов оператор на обществена услуга, компетентният орган предоставя в тръжната документация подробна информация за разходите за поддръжка на подвижния състав и за неговото техническо състояние.
 - 4. До [18 месеца след датата на влизане в сила на настоящия регламент] Комисията ще приеме мерки, определящи подробностите относно процедурата, която да бъде следвана за прилагането на параграфи 2 и 3 от настоящия член. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 9а, параграф 2.“
6. В член 6 параграф 1 се заменя със следния текст:
- „1. Всяка компенсация, свързана с общо правило или обществена поръчка за услуги, се подчинява на разпоредбите на член 4, независимо от начина, по който е възложена поръчката. Всички компенсации, от какъвто и да е характер, във връзка с обществена поръчка за услуги, която не е възложена съгласно член 5, параграф 3, или във връзка с общо правило, се подчиняват също на разпоредбите в приложението.“
7. Член 7 се изменя, както следва:
- а) Параграф 1 се заменя със следното:
- „1. Всеки компетентен орган оповестява веднъж годишно подробен доклад относно задълженията за предоставяне на обществени услуги, за които отговаря, началната дата и срока на договорите за обществени услуги,

избраните оператори на обществени услуги и компенсационните плащания и изключителните права, предоставени на тези оператори чрез възстановяване на разходите. Докладът прави разграничение между автобусен транспорт и железопътен транспорт, позволява да бъдат контролирани и оценени работата, качеството и финансирането на мрежата за обществен транспорт и ако е необходимо, предоставя информация относно естеството и обема на всички предоставени изключителни права. Държавите членки улесняват централния достъп до тези доклади, например посредством публикуването им на обща интернет страница.“

б) В параграф 2 се добавя следната буква:

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

8. Член 8 се изменя, както следва:

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

„2. Без да се засяга параграф 3, възлагането на обществени поръчки за услуги за железопътен транспорт, с изключение на други видове релсов транспорт като метрополитен или трамваен транспорт, се подчинява на разпоредбите на член 5, параграф 3 от 3 декември 2019 г. Най-късно до 3 декември 2019 г. всички договори за обществени услуги за другите видове релсов или автомобилен транспорт трябва да са били възложени в съответствие с член 5, параграф 3. По време на преходния период — до 3 декември 2019 г. — държавите членки приемат мерки за постепенното изпълнение на разпоредбите на член 5, параграф 3 с цел избягване на сериозни структурни проблеми, свързани по-специално с транспортния капацитет.“

б) Вмъква се следният параграф 2а:

„2а. Договорите за обществени услуги за обществен пътнически железопътен превоз, които са сключени пряко между 1 януари 2013 г. и 2 декември 2019 г., могат да останат в сила до изтичането на срока им. Те в никакъв случай обаче не могат да останат в сила след 31 декември 2022 г.“

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

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

9. Създава се член 9а:

„Член 9а

Процедура на комитета

1. Комисията се подпомага от Комитета за единното европейско железопътно пространство, създаден по силата на член 62 от Директива 2012/34/ЕС на Европейския парламент и на Съвета, от 21 ноември 2012 г.

за създаване на единно европейско железопътно пространство (преработена)¹³. Той е комитет по смисъла на Регламент (ЕС) № 182/2011.

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

Член 2

Настоящият регламент влиза в сила в деня след публикуването му в *Официален вестник на Европейския съюз*.

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

Съставено в Брюксел на [...] година.

За Европейския парламент
Председател

За Съвета
Председател

¹³ ОВ L 343, 14.12.2012 г., стр. 32.