



EUROPSKA
KOMISIJA

Bruxelles, 24.10.2016.
COM(2016) 691 final

2013/0029 (COD)

**KOMUNIKACIJA KOMISIJE
EUROPSKOM PARLAMENTU**

na temelju članka 294. stavka 6. Ugovora o funkcioniranju Europske unije

o

**stajalištu Vijeća o donošenju Direktive Europskog parlamenta i Vijeća o izmjeni
Direktive 2012/34/EU o uspostavi jedinstvenog Europskog željezničkog prostora, u
pogledu otvaranja tržišta za usluge domaćeg željezničkog prijevoza putnika i
upravljanja željezničkom infrastrukturom**

(Tekst značajan za EGP)

**KOMUNIKACIJA KOMISIJE
EUROPSKOM PARLAMENTU**

na temelju članka 294. stavka 6. Ugovora o funkcioniranju Europske unije

o

**stajalištu Vijeća o donošenju Direktive Europskog parlamenta i Vijeća o izmjeni
Direktive 2012/34/EU o uspostavi jedinstvenog Europskog željezničkog prostora, u
pogledu otvaranja tržišta za usluge domaćeg željezničkog prijevoza putnika i
upravljanja željezničkom infrastrukturom**

(Tekst značajan za EGP)

1. KONTEKST

Komisija je 30. siječnja 2013. donijela sveobuhvatan paket od šest zakonodavnih prijedloga za bolju kvalitetu i veći izbor željezničkih usluga u Europi.

Potrebno je poboljšati kvalitetu i učinkovitost usluga kako bi željeznica bila privlačnija putnicima i kako bi se potaknula promjena načina prijevoza. Održivost i veća vrijednost za novac mogu se postići i s malo javnih sredstava.

Cilj je paketa i poticati inovacije u željeznicama EU-a kako bi se ispunila očekivanja korisnika. To se postiže na tri različita, međusobno povezana načina:

- (1) otvaranjem nacionalnih tržišta putničkog prijevoza tržišnom natjecanju i uvođenjem obveznog javnog nadmetanja za ugovore o javnim uslugama;
- (2) povećanjem neovisnosti upravitelja infrastrukture tako da oni upravljaju svim temeljnim funkcijama željezničke mreže i omogućivanjem ravnopravnog pristupa željeznici svima;
- (3) jačanjem uloge Agencije EU-a za željeznice tako da postane „jedinstvena točka” za izdavanje odobrenja za stavljanje vozila na tržište u EU-u i rješenja o sigurnosti za prijevoznike na razini EU-a.

Datum slanja prijedloga Europskom parlamentu i Vijeću
(dokument COM(2013) 29 final – 2013/0029 COD):

31. siječnja 2013.

Datum mišljenja Europskog gospodarskog i socijalnog odbora:

11. srpnja 2013.

Datum mišljenja Odbora regija:

8. listopada 2013.

Datum stajališta Europskog parlamenta, prvo čitanje:

26. veljače 2014.

Datum donošenja stajališta Vijeća:

17. listopada 2016.

2. CILJ PRIJEDLOGA KOMISIJE

Opći je cilj prijedloga Komisije za Direktivu Europskog parlamenta i Vijeća o izmjeni Direktive 2012/34/EU („Direktiva o upravljanju”) daljnji razvoj jedinstvenog Europskog željezničkog prostora otvaranjem domaćeg tržišta željezničkog prijevoza putnika konkurenciji i omogućivanje jednakih uvjeta za sve željezničke prijevoznike. Očekuje se da bi se većom konkurencijom poboljšala kvaliteta željezničkih usluga i povećala njihova operativna učinkovitost, čime bi se povećale konkurentnost i privlačnost željeznice u odnosu na druge vrste prijevoza. 

Kako bi se postigao taj cilj, Komisija je predložila nova pravila za jačanje neovisnosti upravitelja infrastrukture, sprečavanje unakrsnih subvencija upravitelja infrastrukture za željeznički promet i poboljšanje koordinacije različitih subjekata na tržištu željeznica.

Ovaj je prijedlog Komisije usko povezan s prijedlogom izmjene Uredbe (EZ) br. 1370/2007 u pogledu otvaranja tržišta usluga domaćeg željezničkog prijevoza putnika. Cilj je predložene Uredbe uvesti načelo obveznog konkurentnog javnog nadmetanja za ugovore o obavljanju javnih usluga te poboljšati uvjete za djelotvorne javne natječaje, primjerice poboljšanjem pristupa željezničkim vozilima.

3. NAPOMENE O STAJALIŠTU VIJEĆA

U stajalištu koje je Vijeće donijelo na prvom čitanju 17. listopada 2016. prihvaćeni su glavni ciljevi prijedloga Komisije. Posebice se osiguravaju otvaranje domaćih tržišta željezničkog prijevoza putnika konkurenciji te poboljšana pravila o upravljanju infrastrukturom.

Iako stajalište Vijeća u brojnim pitanjima ne ide toliko daleko koliko bi Komisija htjela, ipak je iz više razloga riječ u važnom pozitivnom pomaku u odnosu na Direktivu 2012/34/EZ:

- Komisija je predložila strože zahtjeve za razdvajanje upravitelja infrastrukture i drugih subjekata vertikalno integriranih poduzeća. Stajalištem Vijeća omogućuje se veća fleksibilnost struktura, a posebno mogućnost zadržavanja vertikalno integriranog modela ili povratka na njega. Iako Komisija smatra da je vertikalno razdvajanje i dalje najjednostavniji način osiguravanja ravnopravnog postupanja s novim prijevoznicima, cijeni to što se stajalištem Vijeća uvode brojne nove zaštitne mjere. Njihova je svrha osigurati nepristranost upravitelja infrastrukture, što posebno uključuje ograničavanje dvostrukih mandata i izbjegavanje sukoba interesa.
- Komisija je predložila pravila osmišljena za zaštitu svih funkcija upravljanja infrastrukturom od nedopuštenog utjecaja. Stajalištem Vijeća primjena najstrožih pravila ograničava se na nužne funkcije. Primjerice za dodjelu i utvrđivanje kapaciteta te prikupljanje naknada za pristup pruzi, koji su neophodni za omogućivanje ravnopravnog pristupa novih prijevoznika infrastrukturi. Komisija izražava žaljenje što je propuštena prilika za uvođenje širih i strožih zaštitnih mjera koje bi se primjenjivale na sve funkcije upravljanja infrastrukturom, posebice u pogledu vertikalno integriranih poduzeća. Međutim, napominje i da su nova opća pravila uvedena kako bi se osigurale transparentnost i nepristranost i u upravljanju prometom i planiranju održavanja. Vijeće nije prihvatilo originalan koncept „pravog upravitelja infrastrukture”, koji bi vršio sve funkcije u središtu željezničke mreže. Umjesto toga se Vijeće odlučilo za fleksibilniji pristup, u okviru kojeg države članice mogu istražiti koje bi bile moguće koristi eksternalizacije i javno-privatnih partnerstava u području upravljanja infrastrukturom. S obzirom na proračunska ograničenja i bez obzira na svoj strukturni model, države članice smatraju da je važno iskoristiti doprinos privatnog kapitala i omogućiti pravni okvir kojim se

omogućuju inovativni načini upravljanja infrastrukturom. Komisija može prihvatiti taj fleksibilniji pristup s obzirom na odredbe uvedene kako bi se osiguralo da se izbjegavaju sukobi interesa te da upravitelji infrastrukture imaju potpunu odgovornost i ovlasti za nadzor svih eksternaliziranih funkcija. Promjenama koje je unijelo Vijeće promijenjeni su određeni sadržajni elementi okvira koji je predložila Komisija. Međutim, Komisija smatra da se cilj nepristranog i djelotvornog upravljanja infrastrukturom i dalje može postići stajalištem Vijeća, posebice s obzirom na niz novih odredaba koje predstavljaju znatan napredak u odnosu na status quo.

- Stajalištem Vijeća potvrđuju se stroga pravila financijske transparentnosti. Odredbama o razdvajanju računovodstva, zajedno s novim pravilima o zajmovima i uslugama unutar grupe, upotrebi dividendi upravitelja infrastrukture i potpunom regulatornom nadzoru financijskih tokova unutar vertikalno integriranih poduzeća osigurat će se da se infrastrukturne naknade i javna financijska sredstva mogu upotrijebiti samo za svoju namjenu kako bi se unakrsno subvencionirale aktivnosti koje se provode u konkurenciji s drugim poduzećima. Tako će se pomoći u stvaranju jednakih uvjeta za sve.
- Ključno je da se stajalištem Vijeća zahtijeva i obvezna suradnja upravitelja infrastrukture na europskoj razini i s njihovim korisnicima. Očekuje se da će se tom suradnjom poboljšati uspješnost upravitelja infrastrukture i usmjerenost na klijente.
- Daljnje je jačanje ovlasti regulatornih tijela još jedan ključan element paketa. Novim će se pravilima omogućiti nacionalnim regulatornim tijelima i Komisiji djelotvorna provedba.

4. ZAKLJUČAK

Iako se u stajalištu Vijeća ne zadržava široka izmjena zakonodavnog okvira koji je Komisija predložila 2013., izmijenjeni je prijedlog i dalje od najveće važnosti za daljnji razvoj jedinstvenog Europskog željezničkog prostora bez daljnjih odgađanja jer se njime osigurava ukidanje preostalih nacionalnih monopola na domaći željeznički prijevoz putnika. Predloženim će se pravilima pojasniti i poboljšati zakonodavni okvir. Stvorit će se i povoljniji uvjeti za uspješnost konkurencije i za sprečavanje ili ispravljanje diskriminacijskih praksi.

U duhu kompromisa Komisija prihvaća stajalište koje je donijelo Vijeće, čime se Europskom parlamentu omogućuje da u drugom čitanju donese konačni tekst. Naime, Komisija smatra kako bi se donošenjem tržišnih i tehničkih osnova maksimalno povećale koristi u pogledu kvalitete usluge, učinkovitosti i konkurentnosti željezničke industrije.