



Briuselis, 2016 10 24
COM(2016) 691 final/2

2013/0029 (COD)

KOMISIJOS KOMUNIKATAS EUROPOS PARLAMENTUI

pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 294 straipsnio 6 dalį

dėl

**Tarybos pozicijos dėl Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos, kuria dėl keleivių
vežimo geležinkeliais valstybės viduje paslaugų rinkos atvėrimo ir geležinkelių
infrastruktūros valdymo iš dalies keičiama Direktyva 2012/34/ES, kuria sukuriamas
bendra Europos geležinkelių erdvė, priėmimo**

(Tekstas svarbus EEE)

KOMISIJOS KOMUNIKATAS EUROPOS PARLAMENTUI

pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 294 straipsnio 6 dalį

dėl

**Tarybos pozicijos dėl Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos, kuria dėl keleivių
vežimo geležinkeliais valstybės viduje paslaugų rinkos atvėrimo ir geležinkelių
infrastruktūros valdymo iš dalies keičiama Direktyva 2012/34/ES, kuria sukuriamas
bendra Europos geležinkelių erdvė, priėmimo**

(Tekstas svarbus EEE)

1. PAGRINDINIAI FAKTAI

2013 m. sausio 30 d. Komisija priėmė išsamų šešių pasiūlymų dėl teisėkūros procedūra priimamų aktų rinkinį, siekdama, kad Europoje būtų teikiamos kokybiškesnės geležinkelių paslaugos ir jų pasirinkimas būtų didesnis.

Kad geležinkelių transportas taptų patrauklesnis keleiviams ir būtų skatinama juo naudotis susisiekimui, būtina gerinti paslaugų kokybę ir efektyvumą. Ribotos viešosios lėšos gali būti naudojamos veiksmingiau ir tvariau.

Minėtų dokumentų rinkiniu taip pat siekiama skatinti ES geležinkeliuose diegti naujoves, kad jie atitiktų naudotojų lūkesčius. To siekiama trimis skirtingais tarpusavyje susijusiais būdais:

- (1) atveriant šalių keleivinio transporto rinkas konkurencijai ir nustatant, kad konkursai dėl viešųjų paslaugų sutarčių sudarymo būtų privalomi;
- (2) didinant infrastruktūros valdytojų savarankiškumą, kad jie galėtų kontroliuoti visas esmines geležinkelių tinklo funkcijas, taip pat visiems užtikrinant sąžiningas sąlygas naudotis geležinkeliais;
- (3) didinant ES geležinkelių agentūros vaidmenį, kad ji taptų vieno langelio principu veikiančia įstaiga, išduodančia veiklos vykdytojams ES masto leidimus pateikti rinkai transporto priemones ir ES masto saugos sertifikatus.

Pasiūlymo perdavimo Europos Parlamentui ir Tarybai
(dokumentas COM(2013) 29 *final* – 2013/0029 COD) data –

2013 m. sausio 31 d.

Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonės data –

2013 m. liepos 11 d.

Europos regionų komiteto nuomonės data –

2013 m. spalio 8 d.

Per pirmąjį svarstymą priimtos Europos Parlamento pozicijos data – 2014 m. vasario 26 d.

2. KOMISIJOS PASIŪLYMO TIKSLAS

Komisijos teikiamo Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos, kuria iš dalies keičiama Direktyva 2012/34/ES (toliau – Valdymo direktyva), pasiūlymo bendrasis tikslas – toliau plėtoti bendrą Europos geležinkelių erdvę, atveriant nacionalines keleivių vežimo geležinkeliais rinkas konkurencijai, ir sudaryti vienodas sąlygas visoms geležinkelio įmonėms. Tikimasi, kad padidėjus konkurencijai turėtų pagerėti geležinkelio paslaugų kokybė ir padidėti šio sektoriaus veiklos efektyvumas, o tai savo ruožtu pagerintų geležinkelių transporto konkurencingumą ir patrauklumą, palyginti su kitų rūšių transportu. 

Siekdama įgyvendinti šį tikslą, Komisija pasiūlė naujas taisykles, kuriomis siekiama didinti infrastruktūros valdytojų savarankiškumą, užkirsti kelią kryžminiam subsidijavimui (infrastruktūros valdymui skirtas subsidijas nukreipiant geležinkelių eksploatavimo veiklai) ir geležinkelių rinkoje pagerinti įvairių subjektų veiklos koordinavimą.

Šis Komisijos pasiūlymas glaudžiai susijęs su pasiūlymu dėl šalių keleivinio geležinkelių transporto paslaugų rinkų atvėrimo iš dalies pakeisti Reglamentą (EB) Nr. 1370/2007. Siūlomo reglamento tikslas – įvesti principą, pagal kurį privaloma rengti konkursus dėl viešųjų paslaugų sutarčių sudarymo, taip pat sudaryti geresnes sąlygas teikti veiksmingus pasiūlymus, pavyzdžiui, suteikiant geresnę prieigą prie geležinkelių riedmenų.

3. PASTABOS DĖL TARYBOS POZICIJOS

2016 m. spalio 17 d. per pirmąjį svarstymą Tarybos priimtoje pozicijoje pritariama pagrindiniams Komisijos pasiūlymo tikslams. Visų pirma, pagal ją numatoma atverti nacionalines keleivių vežimo geležinkeliais rinkas konkurencijai ir gerinti su infrastruktūros valdymu susijusias valdymo taisykles.

Nors Tarybos pozicija nėra tokio plataus užmojo, kokio Komisija būtų norėjusi daugeliu klausimų, ji yra reikšmingas žingsnis į priekį, palyginti su Direktyva 2012/34/EB, dėl kelių priežasčių:

- Komisija siūlė taikyti griežtesnius infrastruktūros valdytojų ir kitų vertikaliosios integracijos įmonių subjektų atskyrimo reikalavimus. Tarybos pozicijoje numatytas didesnis struktūrų lankstumas, visų pirma galimybė išlaikyti vertikaliai integruotą modelį (arba sugrįžti prie jo). Nors Komisija mano, kad vertikalusis atskyrimas yra paprasčiausias būdas užtikrinti nediskriminacines sąlygas naujiems rinkos dalyviams, ji vertina tai, kad Tarybos pozicijoje numatyta keletas naujų apsaugos priemonių. Jos skirtos infrastruktūros valdytojų nešališkumui užtikrinti – jomis, be visa ko, visų pirma ribojami dvigubi įgaliojimai ir užkertamas kelias interesų konfliktui;
- Komisija pasiūlė taisykles, skirtas visoms infrastruktūros valdymo funkcijoms apsaugoti nuo nederamos įtakos. Pagal Tarybos poziciją griežčiausios taisyklės gali būti taikomos tik esminėms funkcijoms, pavyzdžiui, pajėgumų paskirstymui bei nustatymui ir mokesčių už naudojimąsi bėgių keliais rinkimui, kurie itin svarbūs siekiant naujiems rinkoms dalyviams užtikrinti nediskriminacinę prieigą prie infrastruktūros. Komisija apgailestauja, kad praleista galimybė nustatyti platesnės apimties ir griežtesnes apsaugos priemones, kurios būtų taikomos visoms infrastruktūros valdymo funkcijoms, visų pirma vertikaliosios integracijos įmonių atveju. Tačiau Komisija taip pat pažymi, kad nustatyta naujų bendrųjų taisyklių, kuriomis siekiama užtikrinti skaidrumą bei nešališkumą ir eismo valdymo bei

techninės priežiūros planavimo srityse. Taryba nepritarė pradinei visateisio infrastruktūros valdytojo, reguliuojančio visas funkcijas, kuriomis grindžiamas geležinkelių tinklas, koncepcijai. Tačiau Taryba nusprendė laikytis lankstesnio požiūrio, pagal kurį valstybės narės savo nuožiūra gali išsiaiškinti galimą naudą infrastruktūros valdymui, kurią teiktų naudojimas užsakomosiomis paslaugomis ir viešojo bei privačiojo sektorių partnerystės susitarimai. Atsižvelgiant į dabartinius biudžeto apribojimus ir neatsižvelgiant į jų struktūrinį modelį, valstybės narės manė, jog svarbu turėti galimybę pasinaudoti privataus kapitalo indėliu ir sukurti teisinę sistemą, kuri sudarytų sąlygas naujoviškoms infrastruktūros valdymo formoms. Komisija gali pritarti tokiam lankstesniam požiūriui, atsižvelgdama į tai, jog numatytomis nuostatomis siekiama užtikrinti, kad būtų išvengta interesų konfliktų ir kad infrastruktūros valdytojai priimtų visišką atsakomybę ir turėtų įgaliojimus vykdyti visų funkcijų, atliekamų naudojantis užsakomosiomis paslaugomis, priežiūrą. Tarybos padarytais pakeitimais pakeisti tam tikri esminiai Komisijos pasiūlytos sistemos elementai. Tačiau Komisija mano, kad laikantis tokios Tarybos pozicijos visgi gali būti pasiektas nešališko ir veiksmingo infrastruktūros valdymo tikslas, visų pirma atsižvelgiant į naujas nuostatas, kurios yra labai pažangios, palyginti su esama padėtimi;

- Tarybos pozicijoje patvirtinamos griežtos finansinio skaidrumo taisyklės. Apskaitos atskyrimo nuostatos kartu su naujomis taisyklėmis dėl grupės vidaus paskolų ir paslaugų, iš infrastruktūros valdytojų gautų dividendų naudojimo ir visapusiškos finansinių srautų reguliavimo priežiūros vertikaliosios integracijos įmonėse užtikrins, kad nei infrastruktūros mokesčių, nei valstybinių lėšų nebus galima panaudoti kitiems tikslams, siekiant kryžmiškai subsidijuoti veiklą, kurią vykdančios konkuruojama su kitomis įmonėmis. Tai padės sudaryti vienodas sąlygas;
- itin svarbu, kad Tarybos pozicijoje taip pat reikalaujama privalomo infrastruktūros valdytojų tarpusavio bendradarbiavimo Europos lygmeniu, taip pat privalomo bendradarbiavimo su naudotojais. Tikimasi, kad toks bendradarbiavimas pagerins infrastruktūros valdytojų veiklos efektyvumą ir skatins labiau orientuotis į vartotoją;
- kitas esminis šio dokumentų rinkinio elementas – tolesnis reguliavimo institucijų galių stiprinimas. Naujosiomis taisyklėmis bus sudarytos sąlygos nacionalinėms reguliavimo institucijoms ir Komisijai užtikrinti veiksmingą vykdymą.

4. IŠVADA

Nors Tarybos pozicija neatitinka 2013 m. Komisijos plataus masto pasiūlymo pakeisti teisės aktų sistemą, iš dalies pakeistas pasiūlymas tebėra ypatingai svarbus, kad neatidėliojant toliau būtų kuriama bendra Europos geležinkelių erdvė užtikrinant, kad likusios nacionalinės keleivių vežimo geležinkeliais valstybės viduje monopolijos būtų išardytos. Siūlomomis taisyklėmis bus paaiškinta ir patobulinta teisės aktų sistema. Jomis bus sudarytos palankesnės sąlygos klestėti konkurencijai ir užkirsti kelią diskriminacinei praktikai arba ją ištaisyti.

Kompromiso vardan Komisija pritaria Tarybos priimtai pozicijai; taip suteikiama galimybė Europos Parlamentui priimti galutinį tekstą per antrąjį svarstymą. Komisija mano, kad geležinkelių transporto pramonės paslaugų kokybės, veiksmingumo ir konkurencingumo labai būtų naudingiausia priimti tiek rinkos, tiek techninę dalis.