



EVROPSKA
KOMISIJA

Bruselj, 24.10.2016
COM(2016) 691 final/2

2013/0029 (COD)

**SPOROČILO KOMISIJE
EVROPSKEMU PARLAMENTU**

v skladu s členom 294(6) Pogodbe o delovanju Evropske unije

v zvezi s

**stališčem Sveta glede sprejetja Direktive Evropskega parlamenta in Sveta o spremembi
Direktive 2012/34/EU o vzpostavitvi enotnega evropskega železniškega območja glede
odprtja trga notranjih storitev železniškega potniškega prometa in upravljanja
železniške infrastrukture**

(Besedilo velja za EGP)

**SPOROČILO KOMISIJE
EVROPSKEMU PARLAMENTU**

v skladu s členom 294(6) Pogodbe o delovanju Evropske unije

v zvezi s

**stališčem Sveta glede sprejetja Direktive Evropskega parlamenta in Sveta o spremembi
Direktive 2012/34/EU o vzpostavitvi enotnega evropskega železniškega območja glede
odprtja trga notranjih storitev železniškega potniškega prometa in upravljanja
železniške infrastrukture**

(Besedilo velja za EGP)

1. OZADJE

Komisija je 30. januarja 2013 sprejela celovit sveženj šestih zakonodajnih predlogov za zagotovitev večje kakovosti in izbire na področju železniških storitev v Evropi.

Treba je izboljšati kakovost in učinkovitost železnic, da bi postale privlačnejša izbira za potnike in da bi se spodbudil prehod na druge oblike prevoza. Boljše razmerje med kakovostjo in ceno ter trajnost je mogoče doseči z omejenimi javnimi sredstvi.

Namen svežnja je tudi spodbuditi inovacije v železniškem sektorju EU, da bi se izpolnila pričakovanja uporabnikov. To se bo doseglo na tri različne in med seboj povezane načine:

- (1) z odprtjem domačih trgov potniškega prometa za konkurenco in uvedbo obveznega razpisnega postopka za javna naročila storitev;
- (2) z okrepitvijo neodvisnosti upravljavcev infrastrukture, tako da bodo nadzirale vse glavne funkcije železniškega omrežja in vsem zagotavljale pravičen dostop do železniških storitev;
- (3) z okrepitvijo vloge Agencije EU za železnice, da bo postala „univerzalno okence“ za izdajanje dovoljenj za dajanje vozil na trg in varnostnih spričeval prevoznikom, ki bodo veljala po vsej EU.

Datum predložitve predloga Evropskemu parlamentu in Svetu
(dokument COM(2013) 29 final — 2013/0029 COD):

31. januar 2013

Datum mnenja Evropskega ekonomsko-socialnega odbora:

11. julij 2013

Datum mnenja Odbora regij:

8. oktober 2013

Datum stališča Evropskega parlamenta, prva obravnava:

26. februar 2014

2. CILJ PREDLOGA KOMISIJE

Splošni cilj predloga Komisije za direktivo Evropskega parlamenta in Sveta o spremembi Direktive 2012/34/EU (v nadaljnjem besedilu: direktiva o upravljanju) je nadaljnji razvoj enotnega evropskega železniškega območja z odpiranjem notranjih trgov železniškega potniškega prometa za konkurenco in ustvarjanje enakih konkurenčnih pogojev za vse prevoznike v železniškem prometu. Pričakuje se, da bo povečana konkurenca izboljšala kakovost železniških storitev in povečala njihovo operativno učinkovitost ter tako izboljšala konkurenčnost in privlačnost železnic v razmerju do drugih vrst prevoza. 

Za dosego tega cilja je Komisija predlagala nova pravila za okrepitev neodvisnosti upravljavcev infrastrukture, preprečevanje navzkrižnega subvencioniranja železniškega obratovanja s strani upravljanja infrastrukture in izboljšanje usklajevanja med različnimi akterji na železniškem trgu.

Ta predlog Komisije je tesno povezan s predlogom o spremembi Uredbe (ES) št. 1370/2007 v zvezi z odprtjem trga notranjih storitev železniškega potniškega prometa. Cilj predlagane Uredbe je uvedba načela obveznih konkurenčnih razpisnih postopkov za sklepanje pogodb o izvajanju javne službe in izboljšanje pogojev za učinkovite ponudbe, na primer z izboljšanim dostopom do železniškega voznega parka.

3. PRIPOMBE NA STALIŠČE SVETA

Stališče, ki ga je Svet sprejel na prvi obravnavi 17. oktobra 2016, podpira glavne cilje predloga Komisije. Zlasti predvideva odprtje trgov notranjega železniškega potniškega prometa za konkurenco in izboljšana pravila o upravljanju za upravljanje infrastrukture.

Čeprav stališče Sveta pri številnih točkah ne gre tako daleč, kot bi si Komisija želela, je pomemben korak naprej v primerjavi z Direktivo 2012/34/ES, in sicer iz več razlogov:

- Komisija je predlagala strožje ločitvene zahteve med upravljavci infrastrukture in drugimi subjekti vertikalno integriranih podjetij. Stališče Sveta omogoča večjo prilagodljivost struktur in zlasti možnost, da se ohrani (ali vrne v) vertikalno integrirani model. Čeprav Komisija meni, da vertikalna ločitev ostaja najbolj neposreden način za zagotavljanje nediskriminatornega obravnavanja novih udeležencev na trgu, priznava, da stališče Sveta uvaja več novih zaščitnih ukrepov. Ti so namenjeni zagotavljanju nepristranskosti upravljavcev infrastrukture in vključujejo predvsem omejitve dvojnih mandatov ter preprečevanje navzkrižja interesov.
- Komisija je predlagala pravila, namenjena varovanju vseh funkcij upravljanja infrastrukture pred neprimernim vplivom. Stališče Sveta omejuje uporabo najstrožjih pravil na bistvene funkcije. Vključuje na primer dodeljevanje zmogljivosti in določitev ter pobiranje uporabnin za dostop do tirov, ki so ključne za nediskriminatoren dostop do infrastrukture za nove udeležence. Komisija obžaluje, da je bila priložnost za uvedbo širših in strožjih zaščitnih ukrepov, ki bi se uporabljali za vse dejavnosti upravljanja infrastrukture, zlasti v zvezi z vertikalno integriranimi podjetji, zamujena. Vendar pa ugotavlja, da so bila uvedena nova splošna pravila, da se zagotovita preglednost in nepristranskost tudi pri upravljanju prometa in načrtovanju vzdrževanja. Prvotnega koncepta „polnopravnega upravljavca infrastrukture“, ki obravnava vse funkcije v osrčju železniškega omrežja, Svet ni

sprejel. Namesto tega se je odločil za prožnejši pristop, pri katerem lahko države članice same preučijo morebitne koristi, ki izhajajo iz zunanjega izvajanja in javno-zasebnih partnerstev za upravljanje infrastrukture. Države članice so glede na sedanje proračunske omejitve in ne glede na svoj strukturni model menile, da je pomembno imeti možnost izkoristiti prispevek zasebnega kapitala in zagotoviti pravni okvir, ki omogoča inovativne oblike upravljanja infrastrukture. Komisija lahko ta prožnejši pristop sprejme glede na določbe, uvedene z namenom zagotavljanja, da se preprečijo navzkrižja interesov in da upravljavci infrastrukture nosijo polno odgovornost ter so pooblaščen za nadzor nad vsemi funkcijami v zunanjem izvajanju. Spremembe, ki jih je uvedel Svet, so spremenile nekatere vsebinske elemente okvira, ki ga je predlagala Komisija. Vendar Komisija meni, da je cilj nepristranskega in učinkovitega upravljanja infrastrukture vseeno mogoče izpolniti s stališčem Sveta, zlasti z vrsto novih določb, ki predstavljajo znaten napredek glede na sedanje stanje.

- Stališče Sveta potrjuje stroga pravila o finančni preglednosti. Določbe o ločenem računovodstvu skupaj z novimi pravili o posojilih in storitvah znotraj skupin, uporabi dividend upravljavcev infrastrukture in polnem regulativnem nadzoru finančnih tokov znotraj vertikalno integriranih podjetij bodo zagotovile, da se niti uporabnine za infrastrukturo niti javna sredstva ne bodo mogla preusmeriti s cilja, da bi se navzkrižno subvencionirale dejavnosti, ki se izvajajo v konkurenci z drugimi podjetji. To bo pomagalo vzpostaviti enake konkurenčne pogoje.
- Bistvenega pomena je, da Svet v svojem stališču prav tako zahteva obvezno sodelovanje med upravljavci infrastrukture na evropski ravni, pa tudi z njihovimi uporabniki. Pričakuje se, da bo to sodelovanje izboljšalo učinkovitost upravljavcev infrastrukture in usmerjenosti k uporabnikom.
- Nadaljnja krepitev pooblastil regulativnih organov je še en ključni element svežnja. Nova pravila bodo nacionalnim regulativnim organom in Komisiji omogočila učinkovito izvrševanje.

4. ZAKLJUČEK

Čeprav stališče Sveta ne zajema obširne spremembe zakonodajnega okvira, ki jo je predlagala Komisija leta 2013, spremenjeni predlog ostaja bistvenega pomena za nadaljnji razvoj enotnega evropskega železniškega območja brez odlašanja s tem, da zagotavlja, da bodo preostali nacionalni monopoli v notranjem železniškem potniškem prometu odpravljeni. Predlagana pravila bodo pojasnila in izboljšala zakonodajni okvir. Ustvarila bodo ugodnejše pogoje za razcvet konkurence in da se prepreči ali odpravi diskriminatorno ravnanje.

Komisija v duhu kompromisa sprejme stališče Sveta in tako Evropskemu parlamentu omogoči, da končno besedilo sprejme v drugi obravnavi. Komisija namreč meni, da bi sprejetje tako tržnega kot tehničnega stebra v največji možni meri povečalo koristi v smislu kakovosti storitev, učinkovitosti in konkurenčnosti sektorja železniškega prometa.