

31991L0440

24.8.1991

DZIENNIK URZĘDOWY WSPÓLNOT EUROPEJSKICH

L 237/25

DYREKTYWA RADY**z dnia 29 lipca 1991 r.****w sprawie rozwoju kolei wspólnotowych**

(91/440/EWG)

RADA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH,

uwzględniając przepisy Traktatu ustanawiającego Europejską Wspólnotę Gospodarczą, w szczególności jego art. 75,

uwzględniając wniosek Komisji ⁽¹⁾,uwzględniając opinię Parlamentu Europejskiego ⁽²⁾,uwzględniając opinię Komitetu Ekonomiczno-Społecznego ⁽³⁾,

a także mając na uwadze, co następuje:

większa integracja sektora transportu we Wspólnocie jest podstawowym elementem rynku wewnętrznego, a koleje stanowią istotną część sektora transportu Wspólnoty;

wydajność systemu kolejnictwa powinna zostać poprawiona w celu zintegrowania jej z konkurencyjnym rynkiem, z uwzględnieniem szczególnych cech kolejnictwa;

w celu uczynienia transportu kolejowego wydajnym i konkurencyjnym w porównaniu z innymi rodzajami transportu Państwa Członkowskie muszą zagwarantować, aby przedsiębiorstwom kolejowym nadano status indywidualnych operatorów, działających na zasadach komercyjnych i dostosowujących się do potrzeb rynku;

przyszłe funkcjonowanie i efektywne działanie systemu kolei może stać się łatwiejsze, jeżeli dokona się rozróżnienia między świadczeniem usług transportowych oraz administrowaniem infrastrukturą; w tej sytuacji niezbędne jest odrębne zarządzanie tymi dwiema działalnościami i odrębna rachunkowość;

do celów zwiększenia konkurencji w sektorze usług kolejowych pod względem podwyższenia komfortu i poprawy jakości świadczonych usług Państwa Członkowskie powinny nadal odpowiadać za rozwój odpowiedniej infrastruktury w sektorze kolejnictwa;

przy braku wspólnych zasad alokacji kosztów infrastruktury Państwa Członkowskie, po konsultacji z instytucją administrującą infrastrukturą, ustanawiają zasady dotyczące płatności przez przedsiębiorstwa kolejowe i ich zrzeczenia za korzystanie z infrastruktury kolejowej; płatności takie muszą być zgodne z zasadą niedyskryminacji przedsiębiorstw kolejowych;

Państwa Członkowskie powinny w szczególności zapewnić, aby istniejące kolejowe przedsiębiorstwa transportowe będące własnością publiczną lub kontrolowane przez władze publiczne posiadały zdrową strukturę finansową, dbając jednocześnie, aby wszelkie zmiany w przepisach finansowych, jakie mogą okazać się niezbędne, zostały przeprowadzone zgodnie z odpowiednimi przepisami ustanowionymi w Traktacie;

w celu ułatwienia transportu między Państwami Członkowskimi przedsiębiorstwa kolejowe powinny mieć swobodę łączenia się w grupy z przedsiębiorstwami kolejowymi w innych Państwach Członkowskich;

takie międzynarodowe grupy powinny mieć prawo dostępu i przejazdu tranzytem w Państwach Członkowskich, w których założono przedsiębiorstwa wchodzące w ich skład, jak również prawo tranzytu w innych Państwach Członkowskich, zgodnie z wymogami świadczenia danych usług na rynku międzynarodowym;

w celu zachęcenia do wykonywania transportu kombinowanego właściwe jest udzielenie dostępu do infrastruktury kolejowej w innych Państwach Członkowskich przedsiębiorstwom kolejowym prowadzącym międzynarodowy transport kombinowany rzeczy;

niezbędne jest utworzenie komitetu doradczego, który zająłby się prowadzeniem monitoringu i wspomagał Komisję przy wykonywaniu niniejszej dyrektywy;

stąd należy uchylić dyrektywę Rady 75/327/EWG z dnia 20 maja 1975 r. w sprawie poprawy sytuacji przedsiębiorstw kolejowych i harmonizacji zasad rządzących stosunkami finansowymi między tymi przedsiębiorstwami a Państwami ⁽⁴⁾,

⁽¹⁾ Dz.U. C 34 z 14.2.1990, str. 8 oraz Dz.U. C 87 z 4.4.1991, str. 7.

⁽²⁾ Dz.U. C 19 z 28.1.1991, str. 254.

⁽³⁾ Dz.U. C 225 z 10.9.1990, str. 27.

⁽⁴⁾ Dz.U. L 152 z 12.6.1975, str. 3.

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

SEKCJA 1

Cel i zakres

Artykuł 1

Celem niniejszej dyrektywy jest ułatwienie dostosowania kolei Wspólnoty do potrzeb jednolitego rynku oraz zwiększenie efektywności tego sektora;

- poprzez zapewnienie niezależnego zarządzania przedsiębiorstwami kolejowymi;
- poprzez oddzielenie zarządzania funkcjonowaniem kolei i infrastrukturą od świadczenia kolejowych usług transportowych, obowiązkowe oddzielenie rachunkowości oraz ewentualne wydzielenie organizacyjne lub instytucjonalne;
- poprzez poprawę struktury finansowej przedsiębiorstw;
- poprzez zapewnienie międzynarodowym grupom przedsiębiorstw kolejowych oraz przedsiębiorstwom kolejowym prowadzącym kombinowany transport rzeczy dostępu do sieci Państw Członkowskich.

Artykuł 2

1. Przepisy niniejszej dyrektywy mają zastosowanie do zarządzania infrastrukturą kolei oraz transportu kolejowego wykonywanego przez przedsiębiorstwa kolejowe, już istniejące lub zakładane w przyszłości, w Państwach Członkowskich.

2. Przedsiębiorstwa kolejowe, których działalność ogranicza się do świadczenia wyłącznie usług miejskich, podmiejskich lub o zasięgu regionalnym, są wyłączone spod zakresu zastosowania niniejszej dyrektywy.

Artykuł 3

Do celów niniejszej dyrektywy:

- „przedsiębiorstwo kolejowe” oznacza każde przedsiębiorstwo publiczne albo prywatne, którego główną dziedziną działalności jest świadczenie kolejowych usług transportowych w zakresie przewozu rzeczy lub osób, przy czym wymagane jest, aby przedsiębiorstwo zapewniło trakcję,
- „instytucja zarządzająca infrastrukturą” oznacza każdą instytucję publiczną lub przedsiębiorstwo odpowiedzialne w szczególności za budowę i utrzymanie infrastruktury kolejowej oraz nadzorujące systemy kontrolne i bezpieczeństwa,
- „infrastruktura kolejowa” oznacza wszystkie elementy wymienione w wykazie przedstawionym w załączniku I.A do rozporządzenia Komisji (EWG) nr 2598/70 z dnia 18 grudnia 1970 r., które wyszczególnia elementy jakie powinny zostać ujęte w poszczególnych pozycjach schematów księgowania zaprezentowanych w załączniku I do

rozporządzenia (EWG) nr 1108/70 ⁽¹⁾, z wyjątkiem ostatniego tiret, które do celów niniejszej dyrektywy otrzymuje brzmienie: „Budynki wykorzystywane przez wydział infrastruktury”;

- „grupa międzynarodowa” oznacza każde stowarzyszenie co najmniej dwóch przedsiębiorstw kolejowych założonych w różnych Państwach Członkowskich w celu świadczenia międzynarodowych usług transportowych między Państwami Członkowskimi;
- „usługi miejskie i podmiejskie” oznaczają usługi transportowe, które mają za cel zaspokojenie potrzeb transportowych ośrodka miejskiego lub konurbacji oraz potrzeb transportowych na trasie między ośrodkiem miejskim lub konurbacją a otaczającymi je obszarami;
- „usługi o zasięgu regionalnym” oznaczają usługi transportowe, które mają zaspokoić potrzeby transportowe regionu.

SEKCJA II

Niezależność zarządzania przedsiębiorstwami kolejowymi

Artykuł 4

Państwa Członkowskie podejmują niezbędne środki dla zapewnienia, że w odniesieniu do zarządzania, administracji i kontroli wewnętrznej spraw administracyjnych, ekonomicznych i rachunkowych przedsiębiorstwa kolejowe są niezależne i zgodnie z tym posiadają w szczególności majątek, budżet i rachunki oddzielne od państwowych.

Artykuł 5

1. Państwa Członkowskie podejmują środki niezbędne do umożliwienia przedsiębiorstwom kolejowym dostosowania swojej działalności do rynku oraz kierowania tą działalnością na odpowiedzialność odpowiednich organów zarządzających, w interesie skutecznego świadczenia właściwych usług po najniższych możliwych kosztach w stosunku do jakości świadczonych usług.

Przedsiębiorstwa kolejowe zarządzane są zgodnie z zasadami stosowanymi do spółek komercyjnych; dotyczy to również ich obowiązku wykonywania usług w ramach służby publicznej nałożonej przez Państwo oraz do kontraktów na świadczenie usług publicznych, które przedsiębiorstwa te zawierają z właściwymi władzami Państw Członkowskich.

2. Przedsiębiorstwa kolejowe przygotowują swoje plany prowadzenia działalności wraz z programami inwestycyjnymi i finansowymi. Planu takie prowadzą do osiągnięcia równowagi finansowej przez przedsiębiorstwo oraz innych celów technicznych, handlowych i związanych z zarządzaniem finansowym; określają one również metodę realizacji.

⁽¹⁾ Dz.U. L 278 z 23.12.1970, str. 1, rozporządzenie zmienione rozporządzeniem (EWG) nr 2116/78 (Dz.U. L 246 z 8.9.1978, str. 7).

3. W kontekście ogólnych wytycznych określonych przez państwo i z uwzględnieniem planów i kontraktów krajowych (które mogą mieć charakter wieloletni) oraz inwestycji i sposobów ich finansowania przedsiębiorstwo kolejowe ma w szczególności swobodę:

- tworzenia grup międzynarodowych z jednym albo więcej innymi przedsiębiorstwami kolejowymi;
- tworzenia organizacji wewnętrznej bez uszczerbku dla przepisów sekcji III;
- w kontrolowaniu podaży i reklamowania usług oraz ustalenia ich cen bez uszczerbku dla rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 z dnia 26 czerwca 1969 r. w sprawie działania Państw Członkowskich dotyczącego zobowiązań związanych z pojęciem usługi publicznej w transporcie kolejowym, drogowym i w żegludze śródlądowej ⁽¹⁾;
- podejmowania decyzji w sprawie pracowników, majątku i własnych zamówień;
- rozszerzenia udziału w rynku, opracowaniu nowych technologii i usług oraz przyjęcia wszelkich innowacyjnych technik zarządzania;
- podejmowania nowej działalności w dziedzinach związanych z koleją.

SEKCJA III

Oddzielenie infrastruktury zarządzania od transportu

Artykuł 6

1. Państwa Członkowskie podejmują niezbędne środki, aby zapewnić, że rachunkowość działalności związanej ze świadczeniem usług transportowych oraz rachunkowość dotycząca zarządzania infrastrukturą kolejową są odrębne. Pomoc wypłacona dla jednej z tych działalności nie może zostać przeniesiona do drugiej.

Rachunkowość dla tych obydwu działalności prowadzona jest w sposób umożliwiający odzwierciedlenie powyższego zakazu.

2. Państwa Członkowskie mogą również ustalić, że takie oddzielenie wymagać będzie zorganizowania odrębnych oddziałów w ramach jednego przedsiębiorstwa lub wykonywania funkcji zarządzania infrastrukturą przez odrębną jednostkę.

Artykuł 7

1. Państwa Członkowskie podejmują środki niezbędne dla rozwoju krajowej infrastruktury kolejowej z uwzględnieniem, w razie potrzeby, ogólnych potrzeb Wspólnoty.

⁽¹⁾ Dz.U. L 156 z 28.6.1969, str. 1; rozporządzenie ostatnio zmienione rozporządzeniem (EWG) nr 1893/91 (Dz.U. L 169 z 29.6.1991, str. 1).

Zapewniają one ustanowienie norm i zasad bezpieczeństwa oraz monitorowanie ich stosowania.

2. Państwa Członkowskie mogą przypisać przedsiębiorstwom kolejowym lub innym jednostkom zarządzającym odpowiedzialność za zarządzanie infrastrukturą kolejową, w szczególności za inwestycje, konserwacje i finansowanie wymagane ze względu na aspekty techniczne, handlowe i finansowe takiego zarządzania.

3. Państwa Członkowskie mogą również przyznać jednostce zarządzającej infrastrukturą, uwzględniając art. 77, 92 i 93 Traktatu ustanawiającego Europejską Wspólnotę Gospodarczą, finansowanie, zgodnie z zadaniami, zakresem i wymogami finansowymi, w szczególności do pokrycia nowych inwestycji.

Artykuł 8

Jednostka zarządzająca infrastrukturą pobiera opłaty za korzystanie z infrastruktury kolejowej, za którą jest odpowiedzialna, opłaty ponoszone są przez przedsiębiorstwa kolejowe i grupy międzynarodowe korzystające z infrastruktury. Po konsultacji z jednostką zarządzającą, Państwa Członkowskie ustanowią zasady określania takiej opłaty.

Opłata wnoszona przez użytkownika, która obliczana jest w sposób pozwalający na uniknięcie dyskryminacji przedsiębiorstw kolejowych, może w szczególności uwzględniać ilość kilometrów, skład pociągu i wszelkie specyficzne wymogi, takie jak prędkość, obciążenie na oś oraz stopień lub okres korzystania z infrastruktury.

SEKCJA IV

Poprawa sytuacji finansowej

Artykuł 9

1. Wspólnie z obecnie istniejącymi przedsiębiorstwami kolejowymi, będącymi przedsiębiorstwami publicznymi lub kontrolowanymi przez władze publiczne, Państwa Członkowskie wprowadzają właściwe mechanizmy, które pomogą zmniejszyć zadłużenie takich przedsiębiorstw do poziomu, który nie będzie hamował zdrowego zarządzania finansowego oraz umożliwi poprawę ich sytuacji finansowej.

2. W tym celu Państwa Członkowskie mogą przyjąć niezbędne środki, które będą wymagać wydzielenia odrębnej jednostki amortyzacji długu w działach księgowych takich przedsiębiorstw.

Bilans jednostki może zostać obciążony wszystkimi kredytami, do czasu ich wygaśnięcia, zaciągniętymi przez przedsiębiorstwo na finansowanie inwestycji i pokrycie nadwyżki wydatków bieżących wynikających z działalności w sektorze transportu kolejowego lub zarządzania infrastrukturą kolejową. Długi wynikające z działalności filii nie mogą zostać uwzględnione.

3. Pomoc przyznana przez Państwa Członkowskie na likwidację długów określonych w niniejszym artykule udzielana jest zgodnie z art. 77, 92 i 93 Traktatu ustanawiającego Europejską Wspólnotę Gospodarczą.

SEKCJA V

Dostęp do infrastruktury kolejowej

Artykuł 10

1. Grupy międzynarodowe uzyskują dostęp i prawa tranzytu w Państwach Członkowskich, w których działają przedsiębiorstwa kolejowe wchodzące w ich skład oraz prawa do przejazdów tranzytowych w innych Państwach Członkowskich w celu świadczenia usług międzynarodowych między Państwami Członkowskimi, w których mają siedzibę przedsiębiorstwa kolejowe tworzące wspomniane grupy.

2. Przedsiębiorstwa kolejowe wchodzące w zakres art. 2 uzyskają na jednakowych warunkach dostęp do infrastruktury w innych Państwach Członkowskich w celu prowadzenia usług w zakresie międzynarodowego kombinowanego transportu rzeczy.

3. Przedsiębiorstwa kolejowe zaangażowane w międzynarodowy kombinowany transport rzeczy i grupy międzynarodowe zawierają niezbędne porozumienia administracyjne, techniczne i finansowe z jednostkami zarządzającymi wykorzystywaną infrastrukturą kolejową w celu uregulowania kontroli ruchu i kwestii bezpieczeństwa w międzynarodowych usługach transportowych, określonych w ust. 1 i 2. Warunki rządzące takimi porozumieniami nie są dyskryminujące.

SEKCJA VI

Przepisy końcowe

Artykuł 11

1. Państwa Członkowskie mogą zwrócić uwagę Komisji na wszelkie problemy związane z wykonywaniem niniejszej dyrektywy. Po skonsultowaniu tych problemów z komitetem, przewidzianym w ust. 2, Komisja podejmie odpowiednie decyzje.

2. Komisja wspomagana jest przez komitet doradczy złożony z przedstawicieli Państw Członkowskich, któremu przewodniczyć będzie przedstawiciel Komisji.

Przedstawiciel Komisji przedstawia komitetowi projekt środków, które zostaną przyjęte. Komitet przedstawia swoją opinię o projekcie w czasie określonym przez przewodniczącego, stosownie do pilności sprawy; w razie potrzeby odbędzie się głosowanie.

Opinia jest włączona do protokołu; ponadto każde Państwo Członkowskie może zażądać odnotowania w protokole swojego stanowiska.

Komisja bierze pod uwagę opinię komitetu. Poinformuje komitet o sposobie, w jaki jego opinia została uwzględniona.

Artykuł 12

Przepisy niniejszej dyrektywy nie naruszają przepisów dyrektywy Rady 90/531/EWG z dnia 17 września 1990 r. w sprawie procedur udzielania zamówień publicznych przez podmioty działające w sektorach gospodarki wodnej, energetyki, transportu i telekomunikacji ⁽¹⁾.

Artykuł 13

Z dniem 1 stycznia 1993 r. decyzja 75/327/EWG traci moc.

Odwołania do uchylonej decyzji rozumiane są jako odwołania do niniejszej dyrektywy.

Artykuł 14

Do dnia 1 stycznia 1995 r. Komisja dostarczy Radzie sprawozdanie z wykonania niniejszej dyrektywy, któremu – w razie potrzeby – towarzyszyć będą odpowiednie propozycje dotyczące kontynuacji działania Wspólnoty w zakresie rozwoju kolejnictwa, w szczególności w dziedzinie międzynarodowego transportu rzeczy.

Artykuł 15

Państwa Członkowskie, po konsultacji z Komisją, przyjmą przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy nie później niż do dnia 1 stycznia 1993 r. i niezwłocznie poinformują o tym Komisję.

Środki prawne przyjęte przez Państwa Członkowskie zawierają odniesienie do niniejszej dyrektywy lub odniesienie to towarzyszy ich urzędowej publikacji. Metody dokonywania takiego odniesienia określone są przez Państwa Członkowskie.

Artykuł 16

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do Państw Członkowskich.

Sporządzono w Brukseli, dnia 29 lipca 1991 r.

W imieniu Rady
H. VAN DEN BROECK
Przewodniczący

⁽¹⁾ Dz.U. L 297 z 29.10.1990, str. 1.