



KOMISJA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH

Bruksela, dnia 18.9.2006
COM(2006) 516 wersja ostateczna

2004/0047 (COD)

**KOMUNIKAT KOMISJI
DLA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO**

na mocy art. 251 ust. 2 akapit drugi Traktatu WE

dotyczący

**wspólnego stanowiska Rady w sprawie przyjęcia dyrektywy Parlamentu Europejskiego i
Rady zmieniającej dyrektywę Rady 91/440/EWG w sprawie rozwoju kolei
wspólnotowych oraz dyrektywę 2001/14/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w
sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za
użytkowanie infrastruktury kolejowej oraz przyznawanie świadectw bezpieczeństwa**

**KOMUNIKAT KOMISJI
DLA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO**

na mocy art. 251 ust. 2 akapit drugi Traktatu WE

dotyczący

wspólnego stanowiska Rady w sprawie przyjęcia dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającej dyrektywę Rady 91/440/EWG w sprawie rozwoju kolei wspólnotowych oraz dyrektywę 2001/14/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej oraz przyznawanie świadectw bezpieczeństwa

1. INFORMACJE OGÓLNE

Data przekazania wniosku do PE i Rady (dokument COM(2004)0139 wersja ostateczna - 2004/0047 (COD): 4 marca 2004 r.

Data wydania opinii przez Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny: 9 lutego 2005 r.

Data wydania opinii przez Parlament Europejski, pierwsze czytanie: 28 września 2005 r.

Data przyjęcia wspólnego stanowiska: 24 lipca 2006 r.

2. CEL WNIOSKU KOMISJI

Niniejszym wnioskiem oraz zgodnie z Białą Księgą „Europejska polityka transportowa do roku 2010: czas na decyzje” Komisja zamierza kontynuować reformowanie sektora kolejowego **poprzez otwarcie na konkurencję międzynarodowego transportu pasażerskiego w Unii Europejskiej.**

Jest to jeden z czterech środków zaproponowanych przez Komisję w ramach **trzeciego pakietu kolejowego** (pozostałe środki mają na celu poprawę w zakresie praw pasażerów poprzez wykorzystanie międzynarodowych usług, ustanowienie systemu certyfikacji w odniesieniu do maszynistów oraz poprawę jakości usług transportu kolejowego).

Omawiany wniosek przewiduje, że od dnia 1 stycznia 2010 r. przedsiębiorstwa kolejowe posiadające koncesję oraz wymagane świadectwa bezpieczeństwa powinny uzyskać dostęp do infrastruktury umożliwiającej świadczenie międzynarodowych usług pasażerskich we Wspólnocie.

W celu stworzenia na rynku realistycznych warunków ekonomicznych dla rozwoju tych usług zaproponowano, by zezwolić operatorom na zaoferowanie podróżnym możliwości wsiadania i wysiadania na dowolnej stacji na międzynarodowej trasie, w tym stacjach znajdujących się w tym samym państwie członkowskim. Zadbano przy tym o ochronę równowagi

ekonomicznej usługodawców publicznych, którzy byliby w związku z tym narażeni na szkody, jednocześnie nie nakładając nadmiernych ograniczeń dotyczących warunków funkcjonowania przedsiębiorstw kolejowych świadczących międzynarodowe kolejowe usługi pasażerskie w ramach swobodnego dostępu do rynku.

3. UWAGI DO WSPÓLNEGO STANOWISKA

Najważniejszą kwestią w debatach Rady na temat wniosku Komisji w sprawie dostępu do rynku kolejowego były powiązania omawianego wniosku ze zmienionym wnioskiem dotyczącym usług publicznych w zakresie transportu pasażerskiego kolejowego i drogowego¹. W związku z powyższym na posiedzeniu Rady w dniu 5 grudnia 2005 r. osiągnięcie porozumienia politycznego w odniesieniu do wniosku w sprawie dostępu do rynku kolejowego było możliwe tylko dzięki zajęciu się kwestią powiązań między obydwoma wnioskami oraz dzięki przedstawieniu wskazówek dotyczących kilku elementów wniosku w sprawie zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych; wskazówki te zamieszczone są w złożonym przez Radę i Komisję oświadczeniu do protokołu (patrz załącznik I).

Większością kwalifikowaną (Węgry wstrzymały się od głosu) Rada wprowadziła szereg ogólnych zmian we wniosku Komisji, które są możliwe do zaakceptowania, ponieważ zapewniają one realizację jego celów.

Pierwsza z nich dotyczy **prawa do swobodnego dostępu do infrastruktury w celu świadczenia kolejowych usług pasażerskich**. Rada podtrzymała zaproponowany przez Komisję termin otwarcia rynku międzynarodowych kolejowych usług pasażerskich wyznaczony na 2010 r. We wspólnym stanowisku przełożono na 2012 r. termin otwarcia rynku w państwach członkowskich, w których transport międzynarodowy stanowi znaczną część wszystkich kolejowych usług pasażerskich. Wobec powyższego Rada odrzuciła propozycję Parlamentu Europejskiego z pierwszego czytania, zgodnie z którą otwarcie rynku międzynarodowych kolejowych usług pasażerskich powinno nastąpić przed rokiem 2008, a usług krajowych przed rokiem 2012. Rada przyjęła jednak propozycję Parlamentu dotyczącą klauzuli wzajemności, którą mogłyby stosować państwa członkowskie, skutkiem czego byłoby otwarcie ich rynków przed rokiem 2010. Komisja popiera harmonogram otwierania rynków określony we wspólnym stanowisku, ponieważ umożliwia on wszystkim podmiotom przygotowanie się na tę operację. Komisja może zaakceptować klauzulę wzajemności, gdyż ma ona wyłącznie charakter przejściowy i jest sformułowana zgodnie z prawem wspólnotowym. Komisja zgadza się również z przewidzianą we wspólnym stanowisku możliwością przyznawania prawa dostępu tylko w odniesieniu do tych usług międzynarodowych, których głównym celem jest przewóz pasażerów między stacjami znajdującymi się w różnych państwach członkowskich. W ten sposób uniknie się sytuacji, w której prawo dostępu do międzynarodowych usług pasażerskich obejmujących kabotaż mogłoby zostać nadużyte, prowadząc do otwarcia rynku krajowych usług pasażerskich.

Po drugie, we wspólnym stanowisku Rada dokładniej określa **mechanizmy i procedury służące ochronie usług transportu publicznego**. Rada podtrzymuje ogólną zasadę zaproponowaną przez Komisję, zgodnie z którą prawo dostępu może być ograniczone wyłącznie w przypadku, gdy stanowi ono zagrożenie dla równowagi ekonomicznej usług transportu publicznego. Rada dodała do wniosku Komisji trzy elementy: a) przejrzystą

¹ Komisja opublikowała zmieniony wniosek dnia 20 lipca 2005 r., patrz COM(2005)319.

procedurę, w której niezależne organy kontrolne odgrywają zasadniczą rolę w określeniu, czy otwarcie rynku międzynarodowych kolejowych usług pasażerskich stanowiłoby zagrożenie dla usług transportu publicznego; b) wyjaśnienie sposobów przyznawania prawa dostępu i jego ograniczania; oraz c) przepis, zgodnie z którym państwa członkowskie mogłyby w sposób przejrzysty i niedyskryminujący nakładać opłaty za świadczenie międzynarodowych kolejowych usług pasażerskich w celu finansowania publicznych kolejowych usług pasażerskich. Komisja zgadza się na te dodatkowe elementy, gdyż przyczyniają się one do większej przejrzystości przepisów lub przewidują możliwości już istniejące w prawodawstwie wspólnotowym.

Trzecia zmiana podąża za propozycją Parlamentu Europejskiego dotyczącą **uzupełnienia otwarcia rynku międzynarodowych kolejowych usług pasażerskich ustaleniami mającymi zapewnić bardziej stabilne i przewidywalne warunki inwestowania, w tym zwłaszcza dla usług świadczonych z wykorzystaniem infrastruktury specjalistycznej**. Podczas gdy Parlament proponuje wprowadzenie możliwości zastosowania do usług świadczonych z wykorzystaniem infrastruktury specjalistycznej, wymagającej dużych i długoterminowych inwestycji, dziesięcioletnich umów ramowych, Rada jest zdania, że stosowniejsze byłby umowy piętnastoletnie. Komisja opowiada się za stanowiskiem Rady, które w odpowiedni sposób odzwierciedla zazwyczaj długie okresy amortyzacji w przypadku tego rodzaju specjalistycznej infrastruktury kolejowej.

Wspólne stanowisko Rady zawiera także szereg innych istotnych zmian w porównaniu z wnioskiem Komisji. I tak **sprecyzowano** w nim, że celem dyrektywy jest otwarcie rynku międzynarodowych kolejowych usług pasażerskich we Wspólnocie oraz że **zakres wniosku** nie obejmuje tych usług przewozu towarów i osób, których świadczenie rozpoczyna i kończy się w krajach trzecich i które prowadzone są tranzytem przez terytorium Wspólnoty. Ponadto we wspólnym stanowisku zezwala się państwom członkowskim na wprowadzenie **okresu przejściowego; nie powinny one mieć obowiązku zapewniania w pełni swobodnego dostępu do międzynarodowych kolejowych usług pasażerskich** w przypadkach, w których prawo do eksploatowania niektórych linii kolejowych, na przykład w przypadku koncesji, zostało przyznane na podstawie otwartej i konkurencyjnej procedury przetargowej. Rada zaproponowała również, by państwa członkowskie, które nie posiadają systemu kolejowego, czyli **Malta i Cypr**, zostały zwolnione z obowiązku wdrażania dyrektyw będących przedmiotem niniejszej zmiany. Komisja zgadza się na wszystkie omawiane dodatkowe przepisy.

4 SZCZEGÓŁOWE UWAGI KOMISJI

Komisja przyjęła w całości, w części lub zasadniczo cztery z dwunastu poprawek zaproponowanych przez Parlament Europejski w pierwszym czytaniu. We wspólnym stanowisku Rady zawarto osiem z tych poprawek, w dosłownym brzmieniu lub zasadniczo.

4.1 Poprawki PE przyjęte przez Komisję i włączone w całości lub w części do wspólnego stanowiska

Poniższe odesłania odnoszą się do motywów i artykułów wspólnego stanowiska.

Poprawki 5 i 13: Podążając za propozycją Parlamentu Europejskiego, Rada proponuje w art. 2. 4) przedłużyć standardowy okres obowiązywania umowy ramowej w przypadku infrastruktury specjalistycznej do 15 lat zamiast 10 lat proponowanych przez Parlament

Europejski. Rada wymienia również przykładowe cechy dotyczące zdolności przewozowych, które wnioskodawca powinien zapewnić na czas trwania umowy ramowej.

Poprawka 7: w motywie 21 zaleca się zmianę zarówno dyrektywy 91/440/EWG, jak i dyrektywy 2001/14/WE.

Poprawka 10: Motyw 10 i ust. 1 8) 3b stanowią, że prawo swobodnego dostępu może być ograniczone wyłącznie w przypadku stwierdzenia przez organ kontrolny, na podstawie dogłębnej analizy ekonomicznej i wcześniej określonych kryteriów, że prawo swobodnego dostępu stanowiłoby zagrożenie dla równowagi ekonomicznej usług transportu publicznego. We wspólnym stanowisku wymieniono ponadto podmioty mogące wystąpić o sporządzenie tego rodzaju analizy ekonomicznej oraz określono proceduralne aspekty w zakresie oceny, jak również w zakresie podejmowania decyzji.

4.2 Poprawki PE odrzucone przez Komisję i niewłączone do wspólnego stanowiska

Poprawki 2, 8 i 9 W motywie 6 i ust. 1 8) 3a przewidziano stosowny termin otwarcia rynku międzynarodowych kolejowych usług pasażerskich na dzień 1 stycznia 2010 r. Pozostaje to w sprzeczności z opinią Parlamentu Europejskiego, który zaproponował otwarcie rynku międzynarodowych kolejowych usług pasażerskich do 2008 r., a usług krajowych do roku 2012.

Poprawka 4: Poprawka ta stanowi powiązanie z czytaniem przez Radę wniosku Komisji dotyczącego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie usług publicznych w zakresie transportu pasażerskiego kolejowego i drogowego. Powiązanie takie jest zbyteczne, ponieważ Rada osiągnęła porozumienie polityczne w sprawie tego wniosku dnia 9 czerwca 2006 r.

4.3 Poprawki PE odrzucone przez Komisję i włączone w całości lub w części do wspólnego stanowiska

Poprawki 6 i 12: Motyw 17, ust. 1 9) i 1 10) zawierają wymóg przedstawienia przez Komisję w 2009 r. sprawozdania na temat wdrażania dyrektywy 91/440/EWG zmienionej dyrektywą 2001/12/WE oraz, dwa lata po terminie otwarcia rynku międzynarodowych kolejowych usług pasażerskich, sprawozdania na temat wdrażania niniejszej dyrektywy. Poprawki Parlamentu zawierają wymóg dwukrotnego przedstawienia przez Komisję sprawozdania na temat wdrażania niniejszej dyrektywy, po raz pierwszy dwa lata po terminie otwarcia rynku międzynarodowych kolejowych usług pasażerskich zaproponowanym przez Parlament Europejski oraz, po raz drugi, dwa lata po terminie otwarcia rynku krajowych usług pasażerskich.

Poprawki 3 i 11: W ślad za zbliżoną propozycją Parlamentu Europejskiego w motywie 11 i ust. 1 8) 3d nie wprowadzono wymogu, aby przed terminem otwarcia przewidzianym przez prawodawstwo wspólnotowe państwa członkowskie, które otworzyły swoje rynki międzynarodowych kolejowych usług pasażerskich, przyznały prawo dostępu przedsiębiorstwom kolejowym lub przedsiębiorstwom bezpośrednio lub pośrednio od nich zależnym posiadającym koncesję w państwie członkowskim, w którym nie jest przyznawane podobnego rodzaju prawo dostępu.

Komisja może zaakceptować te zmiany, które odrzuciła po pierwszym czytaniu w Parlamencie Europejskim.

5. WNIOSEK

Komisja jest zdania, że wspólne stanowisko przyjęte większością kwalifikowaną dnia 24 lipca 2006 r. nie podważa najważniejszych celów i podstawowego podejścia zawartego w jej wniosku, a zatem może udzielić temu stanowisku poparcia.

ZAŁĄCZNIK I

Oświadczenie Rady i Komisji do włączenia do protokołu Rady

Osiągając porozumienie polityczne w sprawie wspólnego stanowiska dotyczącego dyrektywy zmieniającej dyrektywę Rady 91/440/EWG w sprawie rozwoju kolei wspólnotowych, Rada przyjmuje również następujące punkty.

1. Otwarcie rynku kolejowego we Wspólnocie może zostać osiągnięte jedynie krok po kroku i zgodnie z popytem na usługi publiczne.
2. Oznacza to, że w przypadku przewozu pasażerów otwarcie rynku przy pomocy istniejących wniosków legislacyjnych dotyczy jedynie międzynarodowych kolejowych usług pasażerskich, w tym kabotażu, nie zaś krajowych usług pasażerskich.
3. Przyszłe rozporządzenie w sprawie publicznego przewozu kolejowego i drogowego pasażerów, którego głównym celem jest ustanowienie ram prawnych na rzecz rekompensaty w zakresie kontraktów na usługi publiczne, zamiast otwarcia rynku usług transportu kolejowego, powinno umożliwić bezpośrednie przyznawanie kontraktów na usługi publiczne w dziedzinie transportu kolejowego; tego rodzaju bezpośrednie przyznawanie kontraktów nie powinno wymagać dalszego otwarcia rynku kolejowych usług pasażerskich wykraczającego poza ustalenia zawarte w dyrektywie zmieniającej dyrektywę 91/440.
4. Analogicznie, umożliwienie władzom publicznym zapewnienia funkcjonowania zintegrowanych sieci kolejowych stanowi istotną kwestię w opinii Rady, która zauważa, że może to wymagać zapewnienia przez rozporządzenie w sprawie zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych (rozporządzenie PSO) bezpośredniego przyznawania kontraktów na takie sieci.
5. Konieczne będzie zapewnienie spójności pomiędzy dyrektywą zmieniającą dyrektywę 91/440 i rozporządzeniem PSO w ramach przyszłych dyskusji nad rozporządzeniem w celu zapewnienia większej jasności przepisów prawnych.
6. Kwestie, które trzeba będzie wyjaśnić w trakcie wypracowywania porozumienia w sprawie rozporządzenia PSO w szczególności obejmują:
 - definicję dalekobieżnego, miejskiego i regionalnego transportu kolejowego zgodnie z zasadą pomocniczości ze względu na szczególne okoliczności w przypadku różnych właściwych organów;
 - określanie odpowiedzialności za finansowanie kontraktów na międzynarodowe usługi publiczne;
 - skalę inwestycji przy obliczaniu długości kontraktów na usługi publiczne.
7. Rada zobowiązuje się do podjęcia wysiłków w celu znalezienia politycznego porozumienia w sprawie rozporządzenia PSO możliwie jak najszybciej w 2006 r. W nadchodzących sześciu miesiącach należy osiągnąć znaczny postęp, a szczególną uwagę należy zwrócić na ogólne zasady przejrzystości, pomocniczości i jasności przepisów prawnych.