

Czwartek, 17 czerwca 2010 r.

Wdrożenie dyrektyw pierwszego pakietu kolejowego

P7_TA(2010)0240

Rezolucja Parlamentu Europejskiego z dnia 17 czerwca 2010 r. w sprawie wdrożenia pierwszego pakietu dyrektyw kolejowych (2001/12/WE, 2001/13/WE oraz 2001/14/WE)

(2011/C 236 E/21)

Parlament Europejski,

- uwzględniając drugie sprawozdanie Komisji dla Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie monitorowania rozwoju rynku przewozów kolejowych (COM(2009)0676) oraz towarzyszący mu dokument roboczy służb Komisji (SEC(2009)1687),
 - uwzględniając dyrektywę 2001/12/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 26 lutego 2001 r. zmieniającą dyrektywę 91/440/EWG Rady w sprawie rozwoju kolei wspólnotowych ⁽¹⁾,
 - uwzględniając dyrektywę 2001/13/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 26 lutego 2001 r. zmieniającą dyrektywę 95/18/WE Rady w sprawie przyznawania licencji przedsiębiorstwom kolejowym ⁽²⁾,
 - uwzględniając dyrektywę 2001/14/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 26 lutego 2001 r. w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej oraz przyznawania świadectw bezpieczeństwa ⁽³⁾,
 - uwzględniając rezolucję z dnia 12 lipca 2007 r. w sprawie wdrożenia pierwszego pakietu kolejowego ⁽⁴⁾,
 - uwzględniając pytanie do Komisji z dnia 9 marca 2010 r. w sprawie wdrożenia pierwszego pakietu dyrektyw kolejowych (2001/12/WE, 2001/13/WE oraz 2001/14/WE) (O-0030/2010 – B7-0204/2010),
 - uwzględniając art. 115 ust. 5 oraz art. 110 ust. 2 Regulaminu,
- A. mając na uwadze, że pierwszy pakiet kolejowy, przyjęty w 2001 r. i zawierający trzy dyrektywy w sprawie rozwoju kolei wspólnotowych – w sprawie wydawania licencji przedsiębiorstwom kolejowym oraz w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej i przyznawanie świadectw bezpieczeństwa – miał na celu ożywienie przemysłu kolejowego, stanowiąc pierwszy krok w kierunku stworzenia zintegrowanego europejskiego obszaru kolejowego oraz zagwarantowania solidnej struktury finansowej, która to umożliwi,
- B. mając na uwadze, że dyrektywy pierwszego pakietu kolejowego miały zostać przetransponowane do prawa krajowego dnia 15 marca 2003 r., jednak Komisja czekała do czerwca 2008 r. z wszczęciem postępowań w sprawie uchybienia zobowiązaniom państwa członkowskiego w związku z nieprawidłowym bądź niepełnym wprowadzeniem w życie tego pakietu,
- C. mając na uwadze, że zgodnie z drugim sprawozdaniem Komisji w sprawie nadzoru nad rozwojem rynku kolejowego udział kolei w transporcie nie zwiększył się, a jedynie ustabilizował na niskim poziomie ok. 10 % rynku towarowego transportu kolejowego oraz na poziomie poniżej 7 % w dziedzinie transportu pasażerskiego w 2002 r.,

⁽¹⁾ Dz.U. L 75 z 15.3.2001, s. 1.

⁽²⁾ Dz.U. L 75 z 15.3.2001, s. 26.

⁽³⁾ Dz.U. L 75 z 15.3.2001, s. 29.

⁽⁴⁾ Dz.U. C 175 E z 10.7.2008, s. 551.

Czwartek, 17 czerwca 2010 r.

1. ubolewa nad faktem, że zdecydowana większość 22 państw członkowskich nie wdrożyła właściwie trzech dyrektyw pierwszego pakietu kolejowego; jest zdania, że uniemożliwiło to rozwój udziału transportu kolejowego w transporcie w ogóle;
2. przypomina, że Parlament podkreślił już w rezolucji z dnia 12 lipca 2007 r., że pełne wdrożenie pierwszego pakietu kolejowego stanowi absolutny priorytet; wyraża zatem duże niezadowolenie, że tego priorytetu nie uszanowała zdecydowana większość państw członkowskich, a mianowicie Austria, Belgia, Bułgaria, Czechy, Niemcy, Dania, Estonia, Grecja, Hiszpania, Francja, Węgry, Irlandia, Włochy, Litwa, Luksemburg, Łotwa, Polska, Portugalia, Rumunia, Szwecja, Słowenia i Słowacja;
3. ubolewa, że Komisja czekała aż pięć lat, aby podjąć działania przeciwko temu uchybieniu, i dopiero w czerwcu 2008 r. przesłała wezwania do jego usunięcia, zaś w październiku 2009 r. przesłała uzasadnione opinie dotyczące nieprawidłowego lub niepełnego wdrożenia pierwszego pakietu kolejowego; wyraża ubolewanie, że Komisja Europejska nie przyłożyła wystarczającej wagi do nadzorowania podstaw finansowych systemu kolei; wzywa w związku z tym Komisję do niezwłocznego rozpoczęcia procedur prawnych w stosunku do 22 państw członkowskich, które nie wdrożyły pierwszego pakietu kolejowego;
4. wzywa 22 państwa członkowskie do niezwłocznego zastosowania się do prawodawstwa europejskiego; jest przekonany, że poprzez niewdrożenie dyrektyw pierwszego pakietu kolejowego te państwa członkowskie nadal uniemożliwiają uczciwą konkurencję na rynku kolejowym;
5. zwraca się do Komisji z wnioskiem o podanie do wiadomości publicznej konkretnych informacji o elementach pakietu, które nie zostały w pełni wdrożone w każdym państwie członkowskim, a zwłaszcza informacji dotyczących niewystarczającego ustanowienia niezależnego organu regulacyjnego oraz niewdrożenia przepisów dotyczących opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej; ponadto zwraca się do Komisji o przedstawienie Parlamentowi informacji na temat różnych interpretacji przez Komisję i państwa członkowskie przepisów dotyczących niezależności zarządców infrastruktury (art. 4 ust. 2 i art. 14 ust. 2 dyrektywy 2001/14/WE);

Niezależność zarządców infrastruktury

6. podkreśla konieczność zapewnienia odpowiedniego poziomu niezależności zarządców infrastruktury, jako że zgodnie z dyrektywą 2001/14/WE, poprzez alokację zdolności przepustowej tej infrastruktury oraz pobieranie opłat za jej użytkowanie i przyznawanie świadectw bezpieczeństwa odgrywają oni podstawową rolę w gwarantowaniu sprawiedliwego dostępu do infrastruktury kolejowej wszystkim ubiegającym się o to;
7. jest zdania, że niezależność zarządcy infrastruktury stanowi podstawowy warunek sprawiedliwego, przejrzystego i niedyskryminacyjnego traktowania wszystkich operatorów; podkreśla, że szczególnie niepokojący jest brak wystarczających zabezpieczeń praktycznych i prawnych gwarantujących niezależność zarządców infrastruktury, zwłaszcza gdy stanowią oni część holdingu kolejowego prowadzącego również działalność w zakresie transportu kolejowego;
8. zwraca się do państw członkowskich nieprzestrzegających tego przepisu o wyraźne oddzielenie podstawowego zadania alokowania zdolności przepustowych krajowej sieci kolejowych od działających już operatorów kolejowych za pomocą wszelkich niezbędnych środków prawnych i funkcjonalnych, jako że taki brak niezależności może uniemożliwiać rzeczywiste decydowanie o wykorzystaniu infrastruktury przez jej zarządcę;

Brak uprawnień organów regulacyjnych

9. wyraża zaniepokojenie faktem, że organom regulacyjnym nie przyznano odpowiednich uprawnień ani wystarczających zasobów oraz że niedostatki te prowadzą do braku kontroli w zakresie problemów w dziedzinie konkurencji na każdym z rynków krajowych;

Czwartek, 17 czerwca 2010 r.

10. zwraca się do Komisji z prośbą o poinformowanie Parlamentu o uprawnieniach organów regulacyjnych, które wymagają wzmocnienia ze strony państw członkowskich, w celu zagwarantowania im rzeczywistych kompetencji w zakresie monitorowania odnośnych rynków kolejowych;

11. jest zdania, że niemożność ustanowienia prawdziwie niezależnych organów regulacyjnych w państwach członkowskich poważnie utrudnia właściwe wdrożenie pierwszego pakietu kolejowego;

Ramy finansowania infrastruktury i opłat za korzystanie z niej

12. zwraca uwagę, że pierwszy pakiet kolejowy (art. 9 dyrektywy 2001/12/WE) zawiera szczegółowe przepisy dotyczące finansowania infrastruktury oraz postępowania w przypadku zadłużenia kolei;

13. wyraża ubolewanie wobec faktu, że poziom inwestycji w rozwój infrastruktury kolejowej i jej utrzymanie jest nadal w dużej mierze niewystarczający w wielu państwach członkowskich, a jakość istniejącej infrastruktury jest w wielu przypadkach coraz niższa; nalega, aby państwa członkowskie zmobilizowały niezbędne środki w celu zagwarantowania realizacji nowych przedsięwzięć w dziedzinie transportu kolejowego oraz właściwego utrzymania obecnej infrastruktury;

Opłaty za korzystanie z infrastruktury kolejowej

14. zwraca uwagę, że niezależność zarządców infrastruktury i zagwarantowanie organom regulacyjnym uprawnień i zasobów to warunki wstępne skutecznego pobierania opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej; przypomina, że opłaty za korzystanie z infrastruktury powinny być obliczane w sposób sprawiedliwy, przejrzysty i spójny oraz że powinny gwarantować wystarczającą widoczność przedsięwzięć kolejowych;

15. wyraża zaniepokojenie z powodu niewystarczającej realizacji postanowień o opłatach za korzystanie z infrastruktury, zwłaszcza wobec braku planów wykonawczych mających poprawić wyniki sieci kolejowej i systemów taryfowych w oparciu o bezpośrednie koszty usług kolejowych, a także z powodu braku niezależnego określania opłat infrastrukturalnych przez zarządcę infrastruktury;

16. ubolewa, że z uwagi na brak wdrożenia wspomnianych postanowień opłaty infrastrukturalne wydają się nie być bezpośrednio związane z kosztem przewozów kolejowych oraz że rynek kolejowy może nie być w stanie sprostać tym wysokim opłatom; zwraca uwagę, że tak wysoki poziom opłat infrastrukturalnych może utrudnić nowym operatorom wejście na rynek oraz że Komisja otrzymała od operatorów szereg skarg dotyczących dostępu do terminali i usług kolejowych;

17. uważa, że zasady naliczania opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej i drogowej powinny być zbliżone, aby możliwe było stworzenie rzeczywiście równych warunków konkurencji pomiędzy środkami transportu; podkreśla, że równe warunki konkurencji uczyniłyby unijny system transportu bardziej zrównoważonym i skutecznym oraz zmaksymalizowałyby konkurencyjność kolei pod względem środowiskowym;

Przegląd pierwszego pakietu kolejowego

18. podkreśla, że właściwe i pełne wdrożenie pierwszego pakietu kolejowego to podstawowy warunek stworzenia europejskiej sieci kolejowej oraz że głównym priorytetem Komisji Europejskiej będzie realizacja jego wdrożenia za pomocą wszelkich dostępnych procedur prawnych;

19. domaga się, aby Komisja zaproponowała przegląd pierwszego pakietu kolejowego we wrześniu 2010 r.; zwraca się do Komisji, aby podczas przeglądu priorytetowo potraktowała problemy związane z niezależnością zarządców infrastruktury, brakiem zasobów i uprawnień organów regulacyjnych oraz by zaproponowała odpowiednie zasady pobierania opłat za dostęp do infrastruktury, które będą pobudzać prywatne i publiczne inwestycje w sektor kolei;

Czwartek, 17 czerwca 2010 r.

20. uważa, że zakończone powodzeniem otwarcie rynków w sektorze transportu kolejowego zależy od pełnego wdrożenia przepisów zawartych w pierwszym pakiecie kolejowym; dalsza liberalizacja rynku przewozów kolejowych nie powinna obniżać jakości usług transportu kolejowego i powinna umożliwić utrzymanie zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych; do chwili całkowitego otwarcia rynków należy stosować zasadę wzajemności;

21. zwraca się do Komisji, aby odpowiedziała na wnioski zawarte w ust. 3, 5, 10 i 16 lub udzieliła na ich temat informacji w ramach przekształcenia pierwszego pakietu kolejowego, a najpóźniej do końca 2010 r.;

*

* *

22. zobowiązuje swojego przewodniczącego do przekazania niniejszej rezolucji Radzie oraz Komisji.

Powodzie w krajach Europy Środkowej, a w szczególności w Polsce, w Republice Czeskiej, na Słowacji, na Węgrzech, w Rumunii i we Francji

P7_TA(2010)0241

Rezolucja Parlamentu Europejskiego z dnia 17 czerwca 2010 r. w sprawie powodzi w krajach Europy Środkowej, a w szczególności w Polsce, w Republice Czeskiej, na Słowacji, na Węgrzech w Rumunii i we Francji

(2011/C 236 E/22)

Parlament Europejski,

- uwzględniając art. 3 Traktatu UE oraz art. 191 i 349 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,
- uwzględniając wniosek Komisji dotyczący rozporządzenia ustanawiającego Fundusz Solidarności Unii Europejskiej (COM(2005)0108) oraz stanowisko Parlamentu z dnia 18 maja 2006 r.,
- uwzględniając swoje rezolucje z dnia 5 września 2002 r. w sprawie powodzi w Europie ⁽¹⁾, z dnia 8 września 2005 r. w sprawie katastrof naturalnych (pożarów i powodzi) w Europie ⁽²⁾, z dnia 18 maja 2006 r. w sprawie klęsk żywiołowych (pożary, susze i powodzie) – aspekty związane z rolnictwem, aspekty związane z rozwojem regionalnym i aspekty związane z ochroną środowiska naturalnego ⁽³⁾ oraz z dnia 7 września 2006 r. w sprawie pożarów lasów oraz powodzi ⁽⁴⁾,
- uwzględniając białą księgę Komisji zatytułowaną „Adaptacja do zmian klimatu: europejskie ramy działania” (COM(2009)0147) oraz komunikat Komisji w sprawie wspólnotowego podejścia do zapobiegania klęskom żywiołowym oraz katastrofom spowodowanym przez człowieka (COM(2009)0082),
- uwzględniając dokument roboczy Komisji zatytułowany „Regiony 2020 – ocena przyszłych wyzwań dla regionów UE” (SEC(2008)2868),
- uwzględniając oświadczenie Komisji z dnia 24 lutego 2010 r. w sprawie rozległych klęsk żywiołowych w autonomicznym regionie Madery oraz swoją rezolucję z dnia 11 marca 2010 r. w sprawie rozległych klęsk żywiołowych w autonomicznym regionie Madery oraz w sprawie skutków nawałnicy Xynthia w Europie ⁽⁵⁾,
- uwzględniając art. 110 ust. 4 Regulaminu,

⁽¹⁾ Dz.U. C 272 E, z 13.11.2003, s. 471.

⁽²⁾ Teksty przyjęte, P6_TA(2005)0334.

⁽³⁾ Teksty przyjęte, P6_TA(2006)0222, 0223 i 0224.

⁽⁴⁾ Teksty przyjęte, P6_TA(2006)0349.

⁽⁵⁾ Teksty przyjęte, P7_TA(2010)0065.