

**PL**

**PL**

**PL**



KOMISJA EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 24.2.2010  
KOM(2010)68 wersja ostateczna

2008/0247 (COD)

## **KOMUNIKAT KOMISJI DO PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO**

**zgodnie z art. 294 ust. 6 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej  
dotyczący stanowiska Rady przyjętego w pierwszym czytaniu w celu przyjęcia  
rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie europejskiej sieci  
kolejowej ukierunkowanej na konkurencyjny transport towarowy**

## KOMUNIKAT KOMISJI DO PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO

**zgodnie z art. 294 ust. 6 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej  
dotyczący stanowiska Rady przyjętego w pierwszym czytaniu w celu przyjęcia  
rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie europejskiej sieci  
kolejowej ukierunkowanej na konkurencyjny transport towarowy**

**(Tekst mający znaczenie dla EOG)**

### 1. PRZEBIEG PROCEDURY

Data przekazania wniosku do Parlamentu Europejskiego i Rady: 11 grudnia 2008 r.  
(dokument COM (2008) 852 wersja ostateczna – 2008/0247(COD)):

Data wydania opinii przez Parlament Europejski, pierwsze czytanie: 23 kwietnia 2009 r.

Data wydania opinii przez Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny: 15 lipca 2009 r.

Data wydania opinii przez Komitet Regionów: 7 października 2009 r.

Data jednomyślnego przyjęcia wspólnego stanowiska Rady przyjętego w pierwszym czytaniu: 22 lutego 2010 r.

### 2. PRZEDMIOT WNIOSKU KOMISJI

Celem wniosku dotyczącego rozporządzenia jest zobowiązanie państw członkowskich, a szczególnie zarządców infrastruktury kolejowej, do utworzenia europejskiej sieci kolejowej ukierunkowanej na „konkurencyjny transport towarowy”, składającej się z międzynarodowych korytarzy kolejowych przeznaczonych do transportu towarowego.

Dzięki wspomnianym korytarzom pociągi towarowe będą mogły korzystać z tras dobrej jakości, zwiększając tym samym swoją niezawodność i konkurencyjność. Utworzenie korytarzy powinno również umożliwić zwiększenie zdolności przepustowej transportu towarowego.

W tym celu Komisja proponuje utworzenie korytarzy towarowych w oparciu o cztery następujące działania:

- Zacieśnienie współpracy między zarządcami infrastruktury kolejowej zarówno w zakresie operacyjnego zarządzania infrastrukturą, jak i w dziedzinie inwestycji. Umocnienie współpracy polega w szczególności na ustanowieniu struktury zarządzającej dla każdego korytarza;

- Zwiększenie niezawodności zdolności przepustowej infrastruktury przeznaczonej dla transportu towarowego w tych korytarzach;
- Wspieranie sprawnej koordynacji między zarządzaniem infrastrukturą kolejową a zarządzaniem terminalami towarowymi (portami morskimi i śródlądowymi, stacjami rozrządowymi etc.);
- Zapewnienie niedyskryminującego dostępu do korzystania z korytarzy wszystkim operatorom.

### **3. UWAGI OGÓLNE DOTYCZĄCE STANOWISKA RADY**

Stanowisko przyjęte przez Radę w pierwszym czytaniu uwzględnia zasadnicze kwestie zawarte w pierwotnym wniosku Komisji. Niektóre elementy wniosku, dotyczące zasad wyboru korytarzy, współpracy między zarządcami infrastruktury oraz pierwszeństwa dla transportu towarowego zostały jednak potraktowane mniej rygorystycznie.

Ponadto usunięto inne elementy, takie jak przepisy dotyczące upoważnionych wnioskodawców oraz obowiązku korzystania z punktów kompleksowej obsługi w przypadku występowania o alokację międzynarodowych tras pociągów.

Komisja uważa, że pomimo wprowadzonych zmian, stanowisko Rady przyjęte w pierwszym czytaniu nadal spełnia założone cele pierwotnego wniosku.

### **4. UWAGI SZCZEGÓLWE DOTYCZĄCE STANOWISKA RADY PRZYJĘTEGO W PIERWSZYM CZYTANIU**

#### **4.1. Główne zmiany wprowadzone do wniosku Komisji**

- Wybór korytarzy transportu kolejowego (art. 3)

Pierwotny wniosek Komisji zakłada utworzenie w każdym państwie członkowskim od 1 do 3 korytarzy, wybranych na podstawie umotywowanych wniosków zainteresowanych państw członkowskich oraz zarządców infrastruktury kolejowej. Rada proponuje podejście dwuetapowe: pierwsza grupa korytarzy, wymieniona w załączniku do rozporządzenia, jest ustalana w ciągu 3 lat od jego przyjęcia i wybierana zgodnie z procedurą współdecyzji; pozostałe korytarze (co najmniej jeden w każdym państwie członkowskim) wybierane są na podstawie umotywowanych wniosków państw członkowskich.

Podczas gdy celem wniosku jest utworzenie korytarzy odpowiadających potrzebom rynku, pierwsza grupa korytarzy wybierana jest według kryteriów politycznych. Podejście to jest zresztą sprzeczne z nadrzędnym celem wniosku legislacyjnego, polegającym na promowaniu lepszego zarządzania infrastrukturą na szczeblu transnarodowym, co nie pokrywa się z celem tworzenia nowej infrastruktury.

- Organy zarządzające korytarzami (art. 7)

Pierwotny wniosek zakłada, że zarządzanie powinno się opierać przede wszystkim na

działaniu zarządców infrastruktury kolejowej, którzy powołują organ zarządzający będący niezależną jednostką prawną, na czele której stoi dyrektor. Rada zdecydowała uprościć strukturę tego organu (nie przewidując funkcji dyrektora ani statusu jednostki prawnej) oraz, w oparciu o aktualne doświadczenia związane z niektórymi korytarzami ERTMS, wprowadzić kontrolę państw członkowskich poprzez utworzenie organu wykonawczego złożonego z ich przedstawicieli.

Komisja może przyjąć wprowadzenie wspomnianej kontroli, o ile nie narusza ona niezależności zarządców infrastruktury w zakresie zarządzania.

– Punkt kompleksowej obsługi wniosków (art. 12)

Pierwotny wniosek przewiduje, że wszelkie wnioski dotyczące przydzielenia tras międzynarodowych muszą być składane w punkcie kompleksowej obsługi wniosków danego korytarza. W stanowisku Rady przyjętym w pierwszym czytaniu korzystanie ze wspomnianego punktu kompleksowej obsługi wniosków dopuszcza się jako fakultatywne. Komisja może zgodzić się na taką zmianę.

– Zdolność przepustowa przydzielana pociągom towarowym (art. 13)

Artykuł ten stanowi istotę rozporządzenia. Celem wniosku jest zapewnienie niezawodnej zdolności przepustowej pociągów towarowych oraz jej zwiększenie, poprzez ustalenie procedury odpowiadającej potrzebom użytkowników. Zapotrzebowanie na zdolność przepustową w przypadku pociągów towarowych jest uzależnione od potrzeb rynku i nie może być sztywno ustalane rok wcześniej, tak jak w przypadku pociągów pasażerskich.

Dlatego też wniosek Komisji zakłada, już na etapie corocznego ustalania rozkładu jazdy, wstępną alokację zdolności przepustowej oraz utworzenie rezerwy zdolności przepustowej w ramach ustalonego rozkładu jazdy, tak aby mogły być honorowane wnioski *ad hoc* o przydzielenie tras dla pociągów towarowych.

Rada, choć podąża za wnioskiem Komisji, ulepszając go wręcz od strony operacyjnej (poprzez wprowadzenie definicji wstępnie ustalonych tras), chce jednocześnie ograniczyć wpływ wstępnej alokacji zdolności przepustowej i rezerwy zdolności przepustowej, wprowadzając odniesienie do potrzeb ruchu pasażerskiego.

– Zasady pierwszeństwa w przypadku zakłóceń (art. 15)

Wniosek Komisji przewiduje, że pociąg jadący zgodnie z rozkładem pozostaje również punktualny w przypadku zakłóceń. W stanowisku Rady przyjętym w pierwszym czytaniu zaproponowano również „maksymalne skrócenie całkowitego czasu przywracania sieci do normalnego funkcjonowania” (A) „w odniesieniu do potrzeb wszystkich rodzajów transportu” (B).

Dodana przez Radę część A jest zbędna, ponieważ jej zawartość została wystarczająco uwzględniona w dyrektywie 2001/14/WE. Część B nie jest wystarczająco jasnym i przystępnym zapisem prawnym. Mogłaby ona stać się źródłem interpretacji stanowiących zaprzeczenie celów niniejszego rozporządzenia.

- Zmiana wykazu kryteriów dotyczących tworzenia lub modyfikacji korytarzy

Wniosek Komisji oraz porozumienie polityczne z dnia 11 czerwca 2009 r. przewidywały możliwość dokonywania zmian we wspomnianym wykazie kryteriów, wymienionym w załączniku II, w ramach komitologii (procedura regulacyjna połączona z kontrolą).

W związku z wejściem w życie Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej komitologia została zastąpiona aktami delegowanymi. W związku z tym Komisja zajmuje następujące stanowisko:

- Ograniczenie uprawnień Komisji: Rada opowiedziała się za ograniczeniem uprawnień Komisji w zakresie aktów delegowanych, nakładając na nią obowiązek przestrzegania prawodawstwa wtórnego oraz uwzględniając ważne aspekty polityki kolejowej.

Zaproponowany przez Radę zapis nie znajduje odzwierciedlenia w przepisach dotyczących aktów delegowanych. Ponadto jest on zbędny, gdyż oczywistym jest, że Komisja, działająca w charakterze strażnika Traktatów, przestrzega prawodawstwa wtórnego.

- Wykonanie przekazania i sprzeciw wobec aktów delegowanych: Komisja opowiada się za przekazaniem uprawnień na czas nieokreślony, może jednak zaakceptować podejście zaproponowane przez Radę (automatycznie odnawialny okres 5 lat), zgodnie z komunikatem Komisji w sprawie stosowania art. 290 TFUE oraz na podstawie analizy środków szczegółowych przewidzianych w stanowisku Rady, a także mając na uwadze prawo odwołania przekazanych uprawnień przewidziane w stanowisku Rady. Komisja stwierdza ponadto z żalem, że Rada wprowadziła, w swoim stanowisku przyjętym w pierwszym czytaniu, termin zgłaszania sprzeciwu przez Radę i Parlament wynoszący 3 miesiące. Komisja opowiada się za wprowadzeniem terminu zgłaszania sprzeciwu wynoszącego 2 miesiące, który mógłby zostać przedłużony z inicjatywy Rady lub Parlamentu o kolejny miesiąc. Rozwiązanie to pozwoliłoby na zwiększenie skuteczności procedur, nie kwestionując jednocześnie zasady trzymiesięcznego okresu ogółem.
- Konsultacje z ekspertami: Komisja przyjęła do wiadomości motyw nakładający na nią obowiązek konsultacji z ekspertami na etapie przygotowania aktów delegowanych. Komisja uważa, że grupy ekspertów nie mogą odgrywać zinstytucjonalizowanej roli formalnej. Wymieniony motyw nie może więc zostać włączony do tekstu aktu podstawowego. Komisja odwołuje się w tym kontekście również do swojego komunikatu z dnia 9 grudnia 2009 r.

#### **4.2. Poprawki Parlamentu włączone w całości lub częściowo do stanowiska Rady przyjętego w pierwszym czytaniu**

##### **– Organy zarządzające korytarzami**

Zarządzanie korytarzami powierza się dwóm organom: radzie zarządzającej, złożonej z przedstawicieli zarządców infrastruktury, oraz radzie wykonawczej, złożonej z przedstawicieli państw członkowskich (poprawka 31). Pierwotny wniosek Komisji przewidywał powołanie wyłącznie jednego organu, złożonego z przedstawicieli zarządców infrastruktury.

Wzmocniona kontrola sprawowana przez państwa członkowskie jest dopuszczalna, o ile nie narusza ona niezależności zarządców infrastruktury w zakresie zarządzania.

##### **– Przepisy dotyczące zarządzania ruchem**

Zarówno Parlament Europejski (poprawka 62), jak i Rada złagodziły przepisy dotyczące zarządzania ruchem w przypadku zakłóceń. Komisja może się zgodzić na stosowanie „w miarę możliwości” i nieregularnie przepisu stanowiącego, że „pociąg towarowy jadący zgodnie z rozkładem pozostaje punktualny”.

Nie może ona jednak dopuścić, aby przepis ten obowiązywał w godzinach szczytu, tzn. w porach, gdy mógłby być stosowany Komisja uważa ponadto, że cel jak najszybszego przywrócenia normalnego ruchu został już uwzględniony w istniejącym prawodawstwie. Wprowadzanie tej zasady do niniejszego tekstu jest więc zbędne.

#### **4.3. Poprawki Parlamentu Europejskiego zatwierdzone przez Komisję i niewłączone do stanowiska Rady przyjętego w pierwszym czytaniu**

##### **– Alokacja zdolności przepustowej**

Poprawki Parlamentu Europejskiego w tym względzie (w szczególności poprawki 52 i 54 do 58) nie wnoszą znaczącej zmiany do pierwotnego wniosku Komisji. Stanowisko przyjęte przez Radę w pierwszym czytaniu zawiera natomiast odniesienia do transportu pasażerskiego, które zakłócają przekaz i nie wydają się właściwe, aby umieszczać je w akcie prawnym mającym na celu zwiększenie gwarantowanych praw pociągów towarowych.

##### **– Wybór korytarzy**

Stanowisko przyjęte przez Radę w pierwszym czytaniu różni się od stanowiska Parlamentu Europejskiego tym, że wprowadza ono w załączniku listę korytarzy przyjętą w procesie współdecyzji.

## **5. PODSUMOWANIE**

Komisja uznaje, że stanowisko przyjęte jednomyślnie przez Radę w pierwszym czytaniu pomimo charakteryzującego je zbyt politycznego podejścia, niewystarczająco ukierunkowanego na rzeczywiste potrzeby rynku, oraz mało ambitnego podejścia do kwestii dodatkowych gwarancji, jakie infrastruktura zapewnia pociągom towarowym, może przyczynić się do osiągnięcia ogólnych celów jej wniosku.

Komisja zgłasza zastrzeżenia co do wprowadzonego przez Radę zapisu w zakresie stosowania aktów delegowanych przez Komisję, jak określono w art. 4 ust. 8.

W związku z powyższym Komisja może przyjąć stanowisko Rady przyjęte w pierwszym czytaniu.