

III

(Akty przygotowawcze)

KOMITET REGIONÓW

103. SESJA PLENARNA W DNIACH 7–9 PAŹDZIERNIKA 2013 R.

Opinia Komitetu Regionów – Czwarty pakiet kolejowy

(2013/C 356/16)

KOMITET REGIONÓW

- Przyjmuje z zadowoleniem zamiar Komisji Europejskiej, by uzupełnić ramy prawne niezbędne do powstania jednolitego obszaru kolejowego.
- Uważa, że celem nie jest liberalizacja jako taka, ale poprawa oferty i jakości usług. Otwarcia na konkurencję nie można ocenić, nie uwzględniając także inwestycji w infrastrukturę, faktycznych warunków funkcjonowania rynku czy technicznych aspektów interoperacyjności.
- Przypomina, że zasada samodzielności samorządu terytorialnego umożliwia władzom lokalnym decydowanie o tym, jak chcą organizować swoje usługi transportu publicznego. Niemniej jest zdania, że wprowadzenie zbyt niskich wartości progowych w wypadku bezpośredniego udzielania zamówień dramatycznie ograniczy swobodę decyzji władz lokalnych i regionalnych.
- Przyjmuje z zadowoleniem wzmocnienie roli zarządcy infrastruktury i utworzenie komitetów koordynacyjnych, które będą nadzorować działania wzmocnionego zarządcy infrastruktury i czuwać nad skutecznością działania całego systemu. Władze lokalne powinny w nich uczestniczyć regularnie, a nie tylko „w stosownych przypadkach”.
- Wzywa do szybkiego utworzenia europejskiej sieci zarządów infrastruktury niezbędnej dla działania jednolitego europejskiego obszaru kolejowego i koordynacji transgranicznej.
- Popiera wzmocnienie roli Europejskiej Agencji Kolejowej (ERA), do której zadań należy przede wszystkim wspieranie interoperacyjności technicznej i harmonizacja procedur bezpieczeństwa, z myślą o zapobieżeniu istotnym problemom związanym z rozbieżnościami pomiędzy 26 organami krajowymi.

Sprawozdawca	Pascal MANGIN (FR/PPE), członek Rady Regionalnej Alzacji
Dokumenty źródłowe	<p>Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów w sprawie „Czwarty pakiet kolejowy – zakończenie budowy jednolitego europejskiego obszaru kolejowego w celu wspierania konkurencyjności i wzrostu gospodarczego w Europie”</p> <p>COM(2013) 25 final</p> <p>Wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady uchylającego rozporządzenie Rady (EWG) nr 1192/69 w sprawie wspólnych zasad normalizujących rachunkowość przedsiębiorstw kolejowych</p> <p>COM(2013) 26 final</p> <p>Wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie Agencji Kolejowej Unii Europejskiej i uchylającego rozporządzenie (WE) nr 881/2004</p> <p>COM(2013) 27 final</p> <p>Wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 1370/2007 w odniesieniu do otwarcia rynku krajowych usług kolejowego transportu pasażerskiego</p> <p>COM(2013) 28 final</p> <p>Wniosek dotyczący dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającej dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE z dnia 21 listopada 2012 r. w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego w odniesieniu do otwarcia rynku krajowych kolejowych przewozów pasażerskich oraz zarządzania infrastrukturą kolejową</p> <p>COM(2013) 29 final</p> <p>Wniosek dotyczący dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie interoperacyjności systemu kolei w Unii Europejskiej (wersja przekształcona)</p> <p>COM(2013) 30 final</p> <p>Wniosek dotyczący dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie bezpieczeństwa kolei (wersja przekształcona)</p> <p>COM(2013) 31 final</p> <p>Sprawozdanie Komisji dla Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów na temat postępów w dążeniu do osiągnięcia interoperacyjności systemu kolei</p> <p>COM(2013) 32 final</p> <p>Sprawozdanie Komisji dla Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów dotyczące profilu i zadań pozostałych członków personelu pociągu</p> <p>COM(2013) 33 final</p> <p>Sprawozdanie Komisji dla Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów dotyczące wykonania przepisów dyrektywy 2007/58/WE w zakresie otwarcia rynku międzynarodowych kolejowych przewozów pasażerskich towarzyszące komunikatowi do Rady i Parlamentu Europejskiego w sprawie czwartego pakietu kolejowego</p> <p>COM(2013) 34 final</p>

I. ZALECENIA POLITYCZNE

A. *Obowiązek świadczenia usługi publicznej*

KOMITET REGIONÓW

Uwagi ogólne

1. Przyjmuje z zadowoleniem zamiar Komisji Europejskiej, by uzupełnić ramy prawne niezbędne do powstania jednolitego obszaru kolejowego.

2. Przypomina o swym wyrażonym często (m.in. w opinii w sprawie ekologicznego transportu) przekonaniu, że jednym z najważniejszych celów europejskiej polityki transportowej jest przeniesienie transportu osób i towarów, szczególnie transgranicznego transportu towarów i transportu ciężkiego, z dróg na kolej, która jest najbardziej przyjazna środowisku. Unia musi zapewnić realizację tego celu poprzez odpowiednie środki, jeśli dostępna jest wystarczająca zdolność przepustowa.

3. Uważa, że celem nie jest liberalizacja jako taka, ale poprawa oferty i jakości usług. Otwarcia na konkurencję nie można ocenić, nie uwzględniając także inwestycji w infrastrukturę, faktycznych warunków funkcjonowania rynku czy technicznych aspektów interoperacyjności.

4. Chętnie przyłączy się do realizacji całościowego podejścia łączącego proporcjonalność, pomocniczość i kontrolę rynku przez silny organ regulacyjny. Komitet Regionów pozytywnie odnosi się zatem do wprowadzonych przez Komisję warunków proporcjonalności usług publicznych i do kontrolowania przez organy regulacyjne relacji między usługami komercyjnymi a usługami publicznymi.

5. Apeluje, by władze lokalne i regionalne były w pełni włączone w opracowywanie i wdrażanie środków polityki kolejowej mających bezpośredni wpływ na użytkowników i same właściwe władze.

6. Uważa, że większa sprawność działania systemu kolei, a zwłaszcza lepsze funkcjonowanie umów o świadczenie usług publicznych są korzystne dla samorządów lokalnych i regionalnych ze względu na duże ograniczenia budżetowe i finansowe, z którymi mają one do czynienia.

7. Przypomina, że zasada samodzielności samorządu terytorialnego umożliwia władzom lokalnym decydowanie o tym, jak chcą organizować swoje usługi transportu publicznego.

W związku z tym art. 5 ust. 2 nie powinien być kwestionowany, gdyż umożliwia świadczenie usług przez podmiot wewnętrzny. Niemniej jest zdania, że wprowadzenie zbyt niskich wartości progowych w wypadku bezpośredniego udzielenia zamówień dramatycznie ograniczy swobodę decyzji władz lokalnych i regionalnych.

8. Podkreśla, że transport publiczny musi być przystępny cenowo.

Ramy prawne

Plany transportu publicznego

9. Apeluje, by w planach transportu publicznego zapewnić operatorom i użytkownikom wszystkich rodzajów transportu odpowiednią dostrzegalność i bezpieczeństwo, aby sprzyjać intermodalności. Plany te muszą uwzględniać kwestie związane ze spójnością społeczną i terytorialną oraz ze zrównoważonym rozwojem.

10. Popiera apel Komisji Europejskiej, by plany transportu obejmowały wszystkie rodzaje transportu. Właściwe władze lokalne powinny móc z łatwością dostosowywać te plany do potrzeb, gdyż mogą tego wymagać różne zmiany okoliczności. Ponadto należy zachęcać do skutecznej współpracy transgranicznej, zwłaszcza za pośrednictwem EUWT, między właściwymi władzami i ją gwarantować, tak by mogły one koordynować plany transportu w odniesieniu do różnych rodzajów transportu.

11. Postuluje, aby zobowiązania nakładane na władze lokalne z tytułu realizacji planów transportowych nie powodowały nadmiernych obciążeń organizacyjnych i finansowych.

Warunki społeczne

12. Przyjmuje z zadowoleniem odniesienia do warunków społecznych. Trzeba je jednak doprecyzować, tak by ograniczyć do minimum ryzyko dumpingu socjalnego. Z drugiej strony nie powinny one jednak być przeszkodą dla poprawy konkurencyjności sektora kolei i powinny sprzyjać wszechstronności pracowników.

Sposób wyboru podmiotów świadczących usługi

13. Zauważa, że zawieranie umów o świadczenie usług publicznych na podstawie procedury przetargowej może w pewnych okolicznościach doprowadzić do zwiększenia wydajności i do oszczędności dla właściwych władz i to przy utrzymaniu lub nawet poprawie jakości usług.

14. Apeluje jednak, by właściwe władze lokalne zachowały możliwość wyboru między przeprowadzeniem przetargu (częściowym lub całkowitym otwarciem umowy o świadczenie usług publicznych), zarządem publicznym a bezpośrednim

udzieleniem zamówienia. Aby uniknąć tendencji monopolistycznych, trzeba ściślej określić warunki bezpośredniego udzielenia zamówień, zwłaszcza co do kryteriów jakości usług, a nie tylko ich ceny. Wyzwanie dla władz organizujących transport polega na tym, żeby dzięki badaniu warunków konkurencyjności rynku osiągnąć przejrzystość cen w odniesieniu do świadczonych usług.

15. Podkreśla, że elastyczne podejście do wyboru przewoźnika przez właściwe władze lokalne, w tym regiony, powinno uwzględniać stopień rozwoju rynku przewozów regionalnych w poszczególnych krajach członkowskich.

16. Zastanawia się nad tym, jak faktycznie wygląda sytuacja w odniesieniu do udzielania zamówień w trybie konkurencyjnym, gdyż w przypadku niektórych przetargów konkurencja jest bardzo mała. Zachęca Komisję do wyjaśnienia kryteriów faktycznego udzielania zamówień w trybie konkurencyjnym w oparciu w szczególności o administracyjne koszty udziału w przetargu czy okres obowiązywania umów proponowanych przez właściwe władze.

17. Podkreśla, że przedsiębiorstwa kolejowe świadczące usługi publiczne powinny także być odpowiedzialne za ścisłość informacji podawanych w procedurze przetargowej mającej na celu odnowienie lub przeniesienie umowy, bez naruszania granic tajemnicy handlowej.

Dostęp do rynku taboru kolejowego

18. Dostrzega, że zakup taboru kolejowego może stanowić barierę dla wejścia na rynek.

19. Nie wykluczałaby żadnej metody gwarantowania pokrycia wartości końcowej taboru kolejowego.

Pomoc państwa

20. Przypomina, że Parlament i Rada podały już do wiadomości, że odmówią skreślenia art. 9 obowiązującego obecnie rozporządzenia.

21. Przyłącza się do Parlamentu i Rady, które nie zgadzają się na obowiązek systematycznego zgłaszania wszelkich środków przydzielanych na usługi transportu publicznego ze względu na specyfikę sektora transportu.

B. Otwarcie rynków i zarządzanie

22. Twierdzi, że jeżeli ściśle spełnione są warunki dotyczące uczciwej konkurencji i otwarcia dla wszystkich europejskich

przedsiębiorstw kolejowych oraz braku zakłóceń konkurencji na rynku, państwa członkowskie powinny mieć pewną swobodę w organizowaniu i ukierunkowaniu swego systemu kolejowego pomiędzy modelem zakładającym rozdział a modelem przedsiębiorstw zintegrowanych.

23. Przyjmuje z zadowoleniem wzmocnienie roli zarządcy infrastruktury z myślą o racjonalizacji systemu kolejowego. Zarządca infrastruktury musi oferować punkt kompleksowej obsługi w odniesieniu do dostępu do sieci, zwłaszcza dla organów organizujących usługi. Jego zarząd lub rada nadzorcza muszą zatem obejmować grupę przedstawicieli regionalnych organów organizujących usługi.

24. Przyjmuje z zadowoleniem utworzenie komitetów koordynacyjnych, które będą nadzorować działania wzmocnionego zarządcy infrastruktury i czuwać nad skutecznością działania całego systemu. Władze lokalne powinny w nich uczestniczyć regularnie, a nie tylko „w stosownych przypadkach”.

25. Apeluje o wyznaczenie w ramach zarządcy infrastruktury osób odpowiedzialnych za kontakty z władzami lokalnymi i regionalnymi.

26. Przypomina o obowiązku stosowania zasad proporcjonalności i pomocniczości, zwłaszcza w przypadkach gdy Komisja pragnie przyznać sobie nowe uprawnienia decyzyjne.

27. Wzywa do szybkiego utworzenia europejskiej sieci zarządów infrastruktury niezbędnej dla działania jednolitego europejskiego obszaru kolejowego i koordynacji transgranicznej.

28. Podkreśla, że zarządcy stacji muszą być odpowiedzialni przed władzami lokalnymi i regionalnymi. Stacje kolejowe są bardzo ważne dla atrakcyjności poszczególnych obszarów.

29. Przypomina, że celem nie jest liberalizacja jako taka, ale poprawa oferty i jakości usług. Jednakże doświadczenia związane z otwarciem na konkurencję rynków międzymiastowych przewozów kolejowych są jeszcze w Europie zbyt nieliczne. Należy zachęcać do ich gromadzenia, a jednocześnie gwarantować usługi publiczne dzięki uwzględnieniu idei zagrożenia równowagi ekonomicznej tych usług.

30. Zaznacza, że zasadne jest utrzymanie obecnych zapisów umożliwiających przedsiębiorstwom pełniącym rolę zarządcy infrastruktury i operatora, wykonujących usługi o charakterze lokalnym na wyodrębnionej infrastrukturze kolejowej o niewielkiej skali, kontynuowanie działalności na obecnych zasadach. Taka infrastruktura lokalna nie może przekraczać 150 km.

31. Przyjmuje z zadowoleniem odniesienia do warunków społecznych. Trzeba je jednak doprecyzować, tak by ograniczyć do minimum ryzyko dumpingu socjalnego. Z drugiej strony nie powinny one jednak być przeszkodą dla poprawy konkurencyjności sektora kolei i powinny sprzyjać wszechstronności pracowników.

32. Popiera wzmocnienie uprawnień organów regulacyjnych i zachęca do współpracy między nimi na poziomie europejskim, zwłaszcza w odniesieniu do oceny zagrożenia równowagi ekonomicznej danej usługi. Dla władz lokalnych i regionalnych należy też przewidzieć odpowiednie terminy odwoływania się do organów regulacyjnych w przypadku wątpliwości co do utrzymania teje równowagi.

33. Przypomina, że systemy biletowe są nieodłącznym elementem otwarcia rynków. W tej kwestii niezbędna jest lepsza koordynacja między przedsiębiorstwami kolejowymi a właściwymi władzami lokalnymi i regionalnymi.

34. Uważa, że na przedsiębiorstwa świadczące usługi krajowe należy nałożyć obowiązek udziału w krajowym systemie informacji dotyczących oferty i systemów biletowych (intermodalnych), ponieważ rozwój usług powiązanych jest głównym czynnikiem poprawy atrakcyjności transportu zbiorowego, a zwłaszcza kolejowego.

C. Filar techniczny

35. Podziela przedstawioną przez Komisję analizę głównych problemów i ograniczeń związanych z obowiązującymi europejskimi ramami prawnymi dotyczącymi zagadnień technicznych.

36. Popiera wzmocnienie roli Europejskiej Agencji Kolejowej (ERA) z siedzibą w Valenciennes, do której zadań należy przede

wszystkim wspieranie interoperacyjności technicznej i harmonizacja procedur bezpieczeństwa, przyspieszenie wdrożenia jednolitego zezwolenia na dopuszczenie pojazdu do eksploatacji oraz wzmocnienie uprawnień ERA z myślą o zapobieżeniu istotnym problemom związanym z rozbieżnościami pomiędzy 26 organami krajowymi. Pojazdy, które obecnie są wykorzystywane tylko w danym kraju, mogą nadal być dopuszczane do ruchu przez krajowy organ ds. bezpieczeństwa.

37. Apeluje jednak o przewidzenie okresu przejściowego, zanim ERA będzie mogła w pełni wywiązywać się z tych nowych zadań.

38. Popiera wytyczony przez Komisję cel dotyczący ograniczenia liczby przepisów krajowych poprzez zniesienie przepisów zbędnych lub sprzecznych z prawem UE i technicznymi specyfikacjami interoperacyjności.

39. Przyjmuje z zadowoleniem niektóre propozycje Komisji dotyczące roli ERA i utworzenia w jej ramach organu odwoławczego. Komisja proponuje wzmocnienie roli ERA i przekształcenie jej w punkt kompleksowej obsługi w odniesieniu do decyzji dotyczących pojazdów i certyfikatów bezpieczeństwa dla przedsiębiorstw kolejowych. Konieczne jest także wzmocnienie i wyjaśnienie uprawnień ERA, jej zasobów (finansowych i ludzkich) oraz zakresu jej odpowiedzialności. To samo dotyczy Komisji Odwoławczej.

40. Apeluje o włączenie Komitetu Regionów w opracowywanie programów ERA.

41. Wzywa, by nie lekceważyć analiz kosztów i korzyści dotyczących rozwiązań w zakresie interoperacyjności, a zwłaszcza ich wpływu na władze lokalne i regionalne.

II. ZALECANE POPRAWKI

Poprawka 1

COM(2013) 28 final

Nowy motyw po motywie 9

Tekst zaproponowany przez Komisję	Poprawka KR-u
	<p><u>Zasada wzajemności – jako że jest ważnym narzędziem przeciwdziałania zakłóceniom konkurencji – powinna mieć zastosowanie do przedsiębiorstw z państw trzecich, które to przedsiębiorstwa chcą uczestniczyć w procedurach przetargowych w ramach Unii Europejskiej.</u></p>

Uzasadnienie

Operatorzy z państw trzecich nie powinni mieć możliwości udziału w przetargach w państwach UE, jeśli dane państwa trzecie nie otworzyły swego rynku dla państw członkowskich UE.

Poprawka 2

COM(2013) 28 final

Motyw 15

Tekst zaproponowany przez Komisję	Poprawka KR-u
Przygotowanie przedsiębiorstw kolejowych na obowiązkowe przetargi w przypadku umów o świadczenie usług publicznych wymaga dodatkowego czasu na umożliwienie skutecznej i trwałej restrukturyzacji wewnętrznej przedsiębiorstw, którym w przeszłości bezpośrednio udzielono zamówień prowadzących do zawarcia takich umów. Niezbędne są zatem środki przejściowe w przypadku zamówień udzielonych bezpośrednio między datą wejścia w życie niniejszego rozporządzenia a dniem 3 grudnia 2019 r.	Przygotowanie przedsiębiorstw kolejowych na obowiązkowe przetargi w przypadku umów o świadczenie usług publicznych wymaga dodatkowego czasu na umożliwienie skutecznej i trwałej restrukturyzacji wewnętrznej przedsiębiorstw, którym w przeszłości bezpośrednio udzielono zamówień prowadzących do zawarcia takich umów. Niezbędne są zatem środki przejściowe w przypadku zamówień udzielonych bezpośrednio między datą wejścia w życie niniejszego rozporządzenia a dniem 3 grudnia 2019 r.

Poprawka 3

COM(2013) 28 final

Motyw 18

Tekst zaproponowany przez Komisję	Poprawka KR-u
18. W związku ze zmianą rozporządzenia (WE) nr 994/98 (rozporządzenie upoważniające) Komisja przedstawiła również wniosek w sprawie zmiany rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 (COM(2012) 730/3). W celu zharmonizowania podejścia do rozporządzeń w sprawie wyłączeń grupowych w obszarze pomocy państwa oraz zgodnie z procedurami przewidzianymi w art. 108 ust. 4 i art. 109 Traktatu, pomoc związaną z koordynacją transportu lub stanowiącą zwrot za wykonanie pewnych świadczeń nierozzerwalnie związanych z pojęciem usługi publicznej, o której mowa w art. 93 Traktatu, należy objąć zakresem rozporządzenia upoważniającego.	18. W związku ze zmianą rozporządzenia (WE) nr 994/98 (rozporządzenie upoważniające) Komisja przedstawiła również wniosek w sprawie zmiany rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 (COM(2012) 730/3). W celu zharmonizowania podejścia do rozporządzeń w sprawie wyłączeń grupowych w obszarze pomocy państwa oraz zgodnie z procedurami przewidzianymi w art. 108 ust. 4 i art. 109 Traktatu, pomoc związaną z koordynacją transportu lub stanowiącą zwrot za wykonanie pewnych świadczeń nierozzerwalnie związanych z pojęciem usługi publicznej, o której mowa w art. 93 Traktatu, należy objąć zakresem rozporządzenia upoważniającego.

Uzasadnienie

Odesłanie do innego dokumentu, jeśli chodzi o zasadę zwalniania z obowiązku powiadamiania o rekompensatach, zmieniłoby całą logikę rozporządzenia w sprawie zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych i spowodowałoby, że nad usługami publicznymi w zakresie transportu pasażerskiego zaciążyłoby poważne ryzyko niepewności prawa.

Poprawka 4

COM(2013) 28 final

Artykuł 2 litera c)

Tekst zaproponowany przez Komisję	Poprawka KR-u
c) „właściwy organ lokalny” oznacza każdy właściwy organ, którego właściwość miejscowa nie obejmuje całego kraju i którego kompetencje obejmują potrzeby transportowe aglomeracji miejskiej lub okręgu wiejskiego;	c) „właściwy organ lokalny” oznacza każdy właściwy organ, którego właściwość miejscowa nie obejmuje całego kraju terytorium państwa członkowskiego lub z którego kompetencje obejmują potrzeby transportowe regionu lub aglomeracji miejskiej lub okręgu wiejskiego, <u>również na poziomie transgranicznym</u> ;

Uzasadnienie

Sformułowanie „nie obejmuje całego kraju” (w angielskiej i francuskiej wersji dokumentu dosłownie „nie jest krajowa” – przyp. tłum.) może oznaczać, że właściwość miejscowa danego organu nie obejmuje całego terytorium państwa członkowskiego lub może obejmować obszary położone w co najmniej dwóch państwach członkowskich. Należy doprecyzować definicję, by szła w parze z pojawianiem się organów organizujących usługi posiadających kompetencje transgraniczne.

Ponadto omawiane rozporządzenie musi jednoznacznie obejmować regiony.

Poprawka 5

COM(2013) 28 final

Artykuł 2 litera e)

Tekst zaproponowany przez Komisję	Poprawka KR-u
e) z zakresu zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych wylęcza się wszystkie usługi transportu publicznego, które wykraczają poza to, co jest konieczne do czerpania korzyści z efektów sieciowych na poziomie lokalnym, regionalnym lub niższym od krajowego.	e) z zakresu zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych wylęcza się wszystkie usługi transportu publicznego, które wykraczają poza to, co jest konieczne do czerpania korzyści z efektów sieciowych na poziomie lokalnym, regionalnym lub niższym od krajowego. e) zakres zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych obejmuje wszystkie usługi transportu publicznego, które wywołują efekty sieciowe na poziomie lokalnym, regionalnym lub niższym od krajowego; efekty te mogą wynikać z połączenia linii rentownych i nierentownych.

Uzasadnienie

Jeśli dana linia przewozów regionalnych znajduje się w równowadze ekonomicznej lub przynosi zyski, powinna istnieć możliwość włączenia jej do umowy o świadczenie usług publicznych z innymi deficytowymi liniami, po to by korzyści z niej przyczyniały się do finansowania pozostałych linii oraz po to by umożliwić ewentualną optymalizację koniecznych do eksploatacji środków technicznych.

Poprawka 6

COM(2013) 28 final

Artykuł 2a ustęp 1

Tekst zaproponowany przez Komisję	Poprawka KR-u
<p>1. Właściwe organy sporządzają i regularnie aktualizują plany pasażerskiego transportu publicznego obejmujące wszystkie istotne rodzaje transportu dla terytorium, za które są odpowiedzialne.</p> <p>Te plany transportu publicznego określają cele polityki transportu publicznego oraz sposoby ich realizacji obejmujące wszystkie istotne rodzaje transportu dla terytorium, za które są odpowiedzialne. Obejmują one co najmniej:</p> <p>a) strukturę sieci lub tras;</p> <p>b) podstawowe wymogi, jakie musi spełniać oferta transportu publicznego, takie jak dostępność, łączność terytorialna, bezpieczeństwo, połączenia modalne i intermodalne w głównych węzłach komunikacyjnych, charakterystyka oferty, czyli np. okres, w jakim zapewniane są usługi, częstotliwość usług oraz minimalny stopień wykorzystania zdolności przepustowej;</p>	<p>1. Właściwe organy sporządzają i regularnie aktualizują plany pasażerskiego transportu publicznego obejmujące wszystkie istotne rodzaje transportu dla terytorium, za które są odpowiedzialne. <u>Te zobowiązania dotyczą wyłącznie aglomeracji o liczbie mieszkańców powyżej 100 000.</u></p> <p>Te plany transportu publicznego określają cele polityki transportu publicznego oraz sposoby ich realizacji obejmujące wszystkie istotne rodzaje transportu dla terytorium, za które są odpowiedzialne. Obejmują one co najmniej:</p> <p>a) strukturę sieci lub tras;</p> <p>b) podstawowe wymogi, jakie musi spełniać oferta transportu publicznego, takie jak dostępność, łączność terytorialna, bezpieczeństwo, połączenia modalne i intermodalne w głównych węzłach komunikacyjnych, charakterystyka oferty, czyli np. <u>zasady ustalania rozkładu jazdy i okres, w jakim zapewniane są usługi</u>, częstotliwość usług <u>oraz minimalny stopień wykorzystania zdolności przepustowej</u>;</p>

Tekst zaproponowany przez Komisję	Poprawka KR-u
<p>c) normy jakości dotyczące takich elementów jak cechy wyposażenia stacji i taboru kolejowego, punktualność i niezawodność, czystość, obsługa i informowanie klienta, rozpatrywanie skarg i dochodzenie roszczeń, monitorowanie jakości usług;</p> <p>d) zasady polityki taryfowej;</p> <p>e) wymogi operacyjne takie jak transport rowerów, zarządzanie ruchem, plan postępowania w przypadku wystąpienia zakłóceń.</p> <p>Opracowując plany transportu publicznego, właściwe organy uwzględniają w szczególności obowiązujące przepisy dotyczące praw pasażerów, ochrony socjalnej, ochrony zatrudnienia oraz ochrony środowiska.</p> <p>Właściwe organy przyjmują plany transportu publicznego po konsultacji z odpowiednimi zainteresowanymi stronami i publikują je. Na użytek niniejszego rozporządzenia odpowiednie zainteresowane strony, które należy uwzględnić, to co najmniej przewoźnicy, w stosownych przypadkach zarządcy infrastruktury, oraz reprezentatywne organizacje pasażerów i pracowników.</p>	<p>c) normy jakości dotyczące takich elementów jak cechy wyposażenia stacji i taboru kolejowego, punktualność i niezawodność, czystość, obsługa i informowanie klienta, rozpatrywanie skarg i dochodzenie roszczeń, monitorowanie jakości usług;</p> <p>d) zasady polityki taryfowej;</p> <p>e) wymogi operacyjne takie jak transport rowerów, zarządzanie ruchem, plan postępowania w przypadku wystąpienia zakłóceń.;</p> <p><u>f) wymogi dotyczące spójności społecznej i terytorialnej.</u></p> <p>Opracowując plany transportu publicznego, właściwe organy uwzględniają w szczególności obowiązujące przepisy dotyczące praw pasażerów, ochrony socjalnej, ochrony zatrudnienia oraz ochrony środowiska, <u>aby zapobiegać wszelkim przejawom dumpingu w tych różnych dziedzinach.</u></p> <p><u>Plany transportu publicznego muszą być przedkładane organowi regulacyjnemu do konsultacji na miesiąc przed publikacją.</u></p> <p><u>Właściwe organy współpracują między sobą, by skoordynować informacje zawarte w swoich własnych planach transportu i sporządzić wspólne plany transportu dotyczące transgranicznych usług przewozów regionalnych.</u></p> <p>Właściwe organy przyjmują plany transportu publicznego po konsultacji z odpowiednimi zainteresowanymi stronami i publikują je. Na użytek niniejszego rozporządzenia odpowiednie zainteresowane strony, które należy uwzględnić, to co najmniej przewoźnicy, w stosownych przypadkach zarządcy infrastruktury, oraz reprezentatywne organizacje pasażerów i pracowników.</p> <p><u>Byli lub obecni dostawcy usług publicznych mają obowiązek dostarczyć właściwym organom konieczne dane w terminie jednego miesiąca od złożenia przez te organy wniosku, nawet jeśli chodzi o organy ościennego państwa członkowskiego.</u></p>

Uzasadnienie

Plany pasażerskiego transportu publicznego mogą wiązać się z poważnymi dodatkowymi obowiązkami, bez wpływu na linie dalekobieżne, które ustalane są w planowaniu regionalnym. W poprawce sugeruje się ograniczenie obowiązku sporządzania planów tylko do aglomeracji pewnej wielkości.

Ze względu na złożoność i niestałość operacyjnych rozkładów jazdy (wynikającą z przyczyn nie leżących w gestii właściwych organów), bardziej realistyczne jest umieszczenie w planach transportu zasad rządzących rozkładem jazdy.

Na liniach mało uczęszczanych zobowiązanie do minimalnego stopnia wykorzystania zdolności przepustowej może negatywnie wpłynąć na dane usługi publiczne, byłoby więc sprzeczne z interesem właściwego organu.

Należy zachęcać do intermodalności oraz koordynacji transgranicznej.

Do planów transportu publicznego potrzebne są precyzyjne dane dotyczące zmian na rynkach różnych rodzajów transportu. Podmioty rynkowe posiadają główne źródła informacji, muszą więc się nimi dzielić z władzami publicznymi.

Poprawka 7

COM(2013) 28 final

Artykuł 2a ustęp 4

Tekst zaproponowany przez Komisję	Poprawka KR-u
<p>Specyfikacje zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych i powiązane rekompensaty związane z wynikiem finansowym netto tych zobowiązań:</p> <p>a) osiągają cele planu transportu publicznego w najbardziej opłacalny sposób;</p>	<p>Specyfikacje zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych i powiązane rekompensaty związane z wynikiem finansowym netto tych zobowiązań:</p> <p>a) osiągają cele planu transportu publicznego w najbardziej <u>skuteczny</u> opłacalny sposób;</p>

Poprawka 8

COM(2013) 28 final

Artykuł 4 ustęp 8

Tekst zaproponowany przez Komisję	Poprawka KR-u
<p>8. Właściwe organy udostępniają wszystkim zainteresowanym stronom informacje istotne do przygotowania oferty w ramach procedury przetargowej.</p> <p>Obejmuje to informacje dotyczące popytu wśród podróżnych, cen biletów, kosztów i przychodów związanych z pasażerskim transportem publicznym objętym przetargiem oraz szczegółowe informacje na temat specyfikacji infrastruktury istotne dla użytkownika wymaganych pojazdów lub taboru kolejowego, tak aby umożliwić im przygotowanie planów działalności gospodarczej opartych na właściwych informacjach. Zarządcy infrastruktury kolejowej wspierają właściwe organy w dostarczaniu wszystkich istotnych specyfikacji infrastruktury.</p> <p>Niezgodność z przepisami określonymi powyżej, podlega kontroli prawnej, o której mowa w art. 5 ust. 7.</p>	<p>8. Właściwe organy udostępniają wszystkim zainteresowanym stronom informacje istotne do przygotowania oferty w ramach procedury przetargowej. <u>Zarządzający infrastrukturą kolejową, przedsiębiorstwa kolejowe, które świadczą lub świadczyły zamówione usługi publiczne, muszą pomagać właściwym organom w dostarczeniu wszelkich odpowiednich danych. Podmioty te są odpowiedzialne za dokładność danych dostarczanych właściwym organom.</u></p> <p>Obejmuje to informacje dotyczące popytu wśród podróżnych, cen biletów, kosztów i przychodów związanych z pasażerskim transportem publicznym objętym przetargiem oraz szczegółowe informacje na temat specyfikacji infrastruktury istotne dla użytkownika wymaganych pojazdów lub taboru kolejowego, tak aby umożliwić im przygotowanie planów działalności gospodarczej opartych na właściwych informacjach. Zarządcy infrastruktury kolejowej wspierają właściwe organy w dostarczaniu wszystkich istotnych specyfikacji infrastruktury.</p> <p>Niezgodność z przepisami określonymi powyżej, podlega kontroli prawnej, o której mowa w art. 5 ust. 7.</p> <p><u>Obecny operator linii lub sieci, która jest przedmiotem procedury przetargowej, musi nieodpłatnie dostarczyć właściwemu organowi kompletnych i dokładnych danych potrzebnych do przygotowania oferty, zwłaszcza dotyczących popytu na przejazdy i przychodów z transportu pasażerów, bez naruszania tajemnicy handlowej.</u></p> <p><u>Były operator i zarządca infrastruktury muszą zwrócić pozostałym operatorom wszelkie straty wynikające ze sporządzenia ofert w oparciu o nieprawidłowe lub brakujące dane.</u></p>

Uzasadnienie

Dane od zarządzającego infrastrukturą nie wystarczą, ponieważ nie zawierają komercyjnych danych operatora kolejowego. Byli i obecni operatorzy muszą dostarczyć tych danych, zwłaszcza gdy są operatorami zasiedziały, po to by zagwarantować niedyskryminujący dostęp do informacji. Niezbędne jest to wprowadzenia spójności, gdyż w przeciwnym wypadku na właściwych organach spoczywałyby zobowiązania, których nie byłyby one w stanie wypełnić.

Poprawka 9

COM(2013) 28 final

Artykuł 5, nowy ustęp po ustępie 3

Tekst zaproponowany przez Komisję	Poprawka KR-u
	<u>Właściwy organ może wykluczyć z procedury przetargowej operatorów z państw trzecich, jeśli te państwa trzecie nie przewidują udziału przedsiębiorstw z państw członkowskich UE w procedurach przetargowych.</u>

Uzasadnienie

Operatorzy z państw trzecich nie powinni mieć możliwości udziału w przetargach w państwach UE, jeśli dane państwa trzecie nie otworzyły swego rynku dla państw członkowskich UE.

Poprawka 10

COM(2013) 28 final

Artykuł 5 ustęp 4

Tekst zaproponowany przez Komisję	Poprawka KR-u
<p>4. O ile nie zabrania tego prawo krajowe, właściwe organy mogą podjąć decyzję o bezpośrednim udzieleniu zamówień prowadzących do zawarcia umów o świadczenie usług publicznych:</p> <p>a) których średnia wartość roczna szacowana jest na mniej niż 1 000 000 EUR lub mniej niż 5 000 000 EUR w przypadku umowy o świadczenie usług publicznych obejmującej usługi w zakresie transportu kolejowego, lub</p> <p>b) które dotyczą świadczenia usług publicznych w zakresie transportu pasażerskiego w wymiarze mniejszym niż 300 000 kilometrów rocznie lub mniejszym niż 150 000 kilometrów w przypadku umowy o świadczenie usług publicznych obejmującej usługi w zakresie transportu kolejowego.</p>	<p>4. O ile nie zabrania tego prawo krajowe, właściwe organy mogą podjąć decyzję o bezpośrednim udzieleniu zamówień prowadzących do zawarcia umów o świadczenie usług publicznych:</p> <p>a) których średnia wartość roczna szacowana jest na mniej niż 1 000 000 EUR lub mniej niż 5 000 000 EUR w przypadku umowy o świadczenie usług publicznych obejmującej usługi w zakresie transportu kolejowego, lub</p> <p>b) które dotyczą świadczenia usług publicznych w zakresie transportu pasażerskiego w wymiarze mniejszym niż 300 000 kilometrów rocznie lub mniejszym niż 150 000 500 000 kilometrów w przypadku umowy o świadczenie usług publicznych obejmującej usługi w zakresie transportu kolejowego.</p>

Uzasadnienie

Proponowany przez Komisję próg 150 000 kilometrów rocznie dla transportu kolejowego wyklucza faktycznie wszystkie linie, których dotyczy ten rodzaj transportu. Próg 500 000 kilometrów pozwala na ograniczenie wyjątków od zasady procedury przetargowej do pojedynczych linii o odpowiedniej dla ruchu kolejowego długości i o opłacalnym dla ruchu kolejowego poziomie usług.

Poprawka 11

COM(2013) 28 final

Artykuł 5, nowy ustęp po ustępie 4

Tekst zaproponowany przez Komisję	Poprawka KR-u
	<u>Decyzja o bezpośrednim udzieleniu zamówienia na świadczenie usług jest przedstawiana do konsultacji organowi regulacyjnemu określonymu w art. 55 dyrektywy 2012/34/UE w terminie dwóch miesięcy.</u>

Uzasadnienie

Ten nowy ustęp umożliwia udział właściwego organu regulacyjnego w procesie organizacji transportu kolejowego, jednakże nie ograniczając praw właściwych organów lokalnych do bezpośredniego udzielania zamówień podmiotom wewnętrznym. Jednocześnie ustęp ten uściśla ramy bezpośredniego udzielania zamówień po to, by ograniczyć możliwość budowania oligopoli.

Poprawka 12

COM(2013) 28 final

Artykuł 5, nowy ustęp po ustępie 6

Tekst zaproponowany przez Komisję	Poprawka KR-u
	<p><u>O ile nie zabrania tego prawo krajowe, właściwe organy mogą podjąć decyzję o bezpośrednim udzieleniu zamówień prowadzących do zawarcia umów o świadczenie usług publicznych w zakresie transportu kolejowego z wyjątkiem innych rodzajów transportu szynowego, takich jak metro lub tramwaje. Na zasadzie odstępstwa od art. 4 ust. 3 takie umowy zawierane są maksymalnie na okres dziesięciu lat, z wyjątkiem sytuacji, w których ma zastosowanie art. 4 ust. 4.</u></p> <p><u>Niemniej jednak, jeśli zamówienie zostało już udzielone bezpośrednio a wskaźniki jakości usług pogorszyły się średnio o więcej niż 10 % w całym okresie obowiązywania umowy z przyczyn leżących po stronie podmiotu świadczącego usługi publiczne, po wygaśnięciu umowy zamówienie to powinno stanowić przedmiot procedury przetargowej. Sześć miesięcy po przyjęciu niniejszego rozporządzenia Komisja Europejska aktami delegowanymi określi jakość w zależności od szeregu wskaźników, w tym punktualności.</u></p>

Uzasadnienie

Należy przywrócić możliwość skorzystania z bezpośredniego udzielania zamówień, stawiając jednak pewne ograniczenia czasowe. Jeśli realizacja zamówienia jest niezadowolająca, właściwy organ powinien automatycznie powrócić do procedury przetargowej.

Poprawka 13

COM(2013) 28 final

Artykuł 5a ustęp 2

Tekst zaproponowany przez Komisję	Poprawka KR-u
[...]	[...]

Tekst zaproponowany przez Komisję	Poprawka KR-u
<p>Właściwy organ może spełnić wymóg określony w akapicie pierwszym w jeden z następujących sposobów:</p> <p>nabywając tabor kolejowy wykorzystywany do wykonania umowy o świadczenie usług publicznych w celu udostępnienia go wybranemu podmiotowi świadczącemu usługi publiczne po cenie rynkowej lub w ramach umowy o świadczenie usług publicznych na podstawie art. 4 ust. 1 lit. b), art. 6 oraz, w stosownych przypadkach, załącznika;</p> <p>b) udzielając gwarancji na finansowanie taboru kolejowego wykorzystywanego do wykonania umowy o świadczenie usług publicznych po cenie rynkowej lub w ramach umowy o świadczenie usług publicznych na podstawie art. 4 ust. 1 lit. b), art. 6 oraz, w stosownych przypadkach, załącznika. Gwarancja taka może obejmować ryzyko związane z wartością końcową z uwzględnieniem, w stosownych przypadkach, odpowiednich zasad pomocy państwa;</p> <p>c) zobowiązując się w umowie o świadczenie usług publicznych do przejęcia taboru kolejowego na koniec umowy po cenie rynkowej.</p> <p>[...]</p>	<p>Właściwy organ może spełnić wymóg określony w akapicie pierwszym <u>wykorzystując sposoby ułatwiające korzyści skali, takie jak w jeden z następujących sposobów:</u></p> <p>nabywając tabor kolejowy wykorzystywany do wykonania umowy o świadczenie usług publicznych w celu udostępnienia go wybranemu podmiotowi świadczącemu usługi publiczne po cenie rynkowej lub w ramach umowy o świadczenie usług publicznych na podstawie art. 4 ust. 1 lit. b), art. 6 oraz, w stosownych przypadkach, załącznika;</p> <p>b) udzielając gwarancji na finansowanie taboru kolejowego wykorzystywanego do wykonania umowy o świadczenie usług publicznych po cenie rynkowej lub w ramach umowy o świadczenie usług publicznych na podstawie art. 4 ust. 1 lit. b), art. 6 oraz, w stosownych przypadkach, załącznika. Gwarancja taka może obejmować ryzyko związane z wartością końcową z uwzględnieniem, w stosownych przypadkach, odpowiednich zasad pomocy państwa;</p> <p>c) zobowiązując się w umowie o świadczenie usług publicznych do przejęcia taboru kolejowego na koniec umowy po cenie rynkowej.;</p> <p><u>d) nawiązując współpracę z sąsiednimi władzami lokalnymi, po to by dysponować większym taborem kolejowym;</u></p> <p><u>e) występując do swojego państwa członkowskiego o wkład w jedną z metod pokrycia wartości końcowej taboru kolejowego.</u></p> <p>[...]</p>

Uzasadnienie

Nie należy wykluczać żadnej metody finansowania na szczeblu lokalnym (gwarancji, przejęcia, zakupu bezpośredniego itp.). Nie oznacza to jednak, że państwa mogą uchylać się od odpowiedzialności a obciążenia pozostawić władzom lokalnym, co byłoby nieprawidłowe. Ramy legislacyjne i regulacyjne muszą stymulować rynek taboru, zachęcając zwłaszcza do korzyści skali i do oferowania odpowiednich planów finansowania.

Poprawka 14

COM(2013) 28 final

Artykuł 8 ustępow 2a

Tekst zaproponowany przez Komisję	Poprawka KR-u
<p>2a. Umowy o świadczenie usług publicznych w zakresie kolejowego pasażerskiego transportu publicznego, zawarte w następstwie udzielonych bezpośrednio zamówień między dniem 1 stycznia 2013 r. a dniem 2 grudnia 2019 r., mogą obowiązywać do dnia ich wygaśnięcia. W żadnym wypadku nie mogą one jednak obowiązywać po dniu 31 grudnia 2022 r.</p>	<p>2a. Umowy o świadczenie usług publicznych w zakresie kolejowego pasażerskiego transportu publicznego, zawarte w następstwie udzielonych bezpośrednio zamówień między <u>dniami wejścia w życie niniejszego rozporządzenia</u> dniami 1 stycznia 2013 r. a dniem 2 grudnia 2019 r., mogą obowiązywać do dnia ich wygaśnięcia. W żadnym wypadku nie mogą one jednak obowiązywać po dniu 31 grudnia 2022 r. <u>Przepisu tego nie stosuje się do umów zawartych przez dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.</u></p>

Uzasadnienie

Data wejścia w życie zmienionego rozporządzenia powinna odpowiadać dacie wejścia w życie proponowanych zmian. Przepis ten nie może dotyczyć umów zawartych wcześniej.

Poprawka 15

COM(2013) 29 final

Motyw 10

Tekst zaproponowany przez Komisję	Poprawka KR-u
<p>Obowiązujące wymogi dyrektywy 2012/34/UE dotyczą jedynie niezależności prawnej, organizacyjnej i decyzyjnej. Nie wyklucza to całkowicie możliwości utrzymywania przedsiębiorstwa zintegrowanego, o ile zapewnione są te trzy kategorie niezależności. W odniesieniu do niezależności decyzyjnej należy dopilnować, aby odpowiednie zabezpieczenia wykluczały wpływ przedsiębiorstwa zintegrowanego na podejmowanie decyzji przez zarządcę infrastruktury. Jednak nawet pełne stosowanie takich zabezpieczeń nie eliminuje w pełni wszystkich możliwości dyskryminacyjnego traktowania konkurentów, które istnieją w przypadku przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo. W szczególności w zintegrowanych strukturach nadal istnieje możliwość wewnętrznego subsydiowania, a przynajmniej organom regulacyjnym jest bardzo trudno weryfikować i egzekwować stosowanie zabezpieczeń wprowadzonych w celu zapobiegania takiemu subsydiowaniu. Najskuteczniejszym sposobem rozwiązania tego problemu jest rozdział instytucjonalny zarządzania infrastrukturą od działalności przewozowej.</p>	<p>Obowiązujące wymogi dyrektywy 2012/34/UE dotyczą jedynie niezależności prawnej, organizacyjnej i decyzyjnej. Nie wyklucza to całkowicie możliwości utrzymywania przedsiębiorstwa zintegrowanego, o ile zapewnione są te trzy kategorie niezależności <u>zapewniona jest niezależność zarządcy od operatorów w kwestii podstawowych funkcji, tj. podejmowania decyzji w sprawie przydziału tras pociągów, pobierania opłat za infrastrukturę, stacji kolejowych, inwestycji i konserwacji.</u> W odniesieniu do niezależności decyzyjnej należy dopilnować, aby odpowiednie zabezpieczenia wykluczały wpływ przedsiębiorstwa zintegrowanego na podejmowanie decyzji przez zarządcę infrastruktury. Jednak nawet pełne stosowanie takich zabezpieczeń nie eliminuje w pełni wszystkich możliwości dyskryminacyjnego traktowania konkurentów, które istnieją w przypadku przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo. W szczególności w zintegrowanych strukturach nadal istnieje możliwość wewnętrznego subsydiowania, a przynajmniej organom regulacyjnym jest bardzo trudno weryfikować i egzekwować stosowanie zabezpieczeń wprowadzonych w celu zapobiegania takiemu subsydiowaniu. Najskuteczniejszym sposobem rozwiązania tego problemu jest rozdział instytucjonalny zarządzania infrastrukturą od działalności przewozowej.</p>

Uzasadnienie

Komisja wychodzi z ideologicznego założenia, że najlepszym rozwiązaniem jest całkowite rozdzielenie rodzajów działalności. To tylko postulat ideologiczny: nie ma dla niego miejsca w projekcie dyrektywy, który powinien pozostać neutralny pod tym względem.

Poprawka 16

COM(2013) 29 final

Artykuł 6 ustęp 2

Tekst zaproponowany przez Komisję	Poprawka KR-u
<p>Komisja Europejska proponuje skreślić art. 6 ust. 2 dyrektywy 2012/34/UE</p>	<p>Zmienić art. 6 ust. 2 dyrektywy 2012/34/UE, który brzmi:</p> <p><u>Aby uniknąć nieproporcjonalnych kosztów transakcyjnych państwa Państwa członkowskie mogą postanowić, że rozdział ten wymaga organizacji odrębnych działów w ramach jednego przedsiębiorstwa, pod warunkiem że przedsiębiorstwo to zatrudnia mniej niż 3 000 pracowników i jego działalność ogranicza się do przewozów lokalnych z wykorzystaniem infrastruktury o długości mniejszej niż 150 km lub że infrastruktura i usługi przewozowe są zarządzane przez osobne podmioty.</u></p>

Uzasadnienie

W zakresie instytucjonalnego rozdziału zarządcy infrastruktury od działalności przewozowej w przypadku przedsiębiorstw, których działalność ogranicza się do świadczenia wyłącznie usług o zasięgu regionalnym, rekomendowane jest utrzymanie obecnie obowiązujących przepisów. Należy zwrócić uwagę, że podział instytucjonalny w przypadku niewielkich podmiotów realizujących usługi na wydzielonej infrastrukturze może oznaczać ich znaczne rozdrobnienie i wzrost kosztów funkcjonowania, a co za tym idzie, wzrost przekazywanej rekompensaty ze środków publicznych.

Poprawka 17

COM(2013) 29 final

Artykuł 7 ustęp 1

Tekst zaproponowany przez Komisję	Poprawka KR-u
<p>Państwa członkowskie dopilnowują, aby zarządca infrastruktury wykonywał wszystkie funkcje, o których mowa w art. 3 ust. 2, i był niezależny od jakiegokolwiek przedsiębiorstwa kolejowego.</p> <p>Aby zapewnić niezależność zarządcy infrastruktury państwa członkowskie dopilnowują, aby zarządca infrastruktury stanowił podmiot prawnie oddzielony od wszelkich przedsiębiorstw kolejowych.</p>	<p>Państwa członkowskie dopilnowują, aby zarządca infrastruktury wykonywał wszystkie funkcje, o których mowa w art. 3 ust. 2, i był niezależny od jakiegokolwiek przedsiębiorstwa kolejowego, <u>jeśli chodzi o podstawowe funkcje, tj. podejmowanie decyzji dotyczących przydzielania tras pociągów, pobierania opłat za infrastrukturę, stacji kolejowych, inwestycji i konserwacji.</u></p> <p>Aby zapewnić niezależność zarządcy infrastruktury państwa członkowskie dopilnowują, aby zarządca infrastruktury stanowił podmiot prawnie oddzielony od wszelkich przedsiębiorstw kolejowych. <u>mogą się organizować w sposób, jaki same uznają za odpowiedni, zgodnie z zasadą pomocniczości.</u></p>

Poprawka 18

COM(2013) 29 final

Artykuł 7 ustęp 5

Tekst zaproponowany przez Komisję	Poprawka KR-u
<p>W przypadku gdy w dniu wejścia w życie niniejszej dyrektywy zarządca infrastruktury należy do przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo, państwa członkowskie mogą podjąć decyzję o niestosowaniu ust. 2–4 niniejszego artykułu. W takim przypadku państwa członkowskie, których to dotyczy, dopilnowują, aby zarządca infrastruktury wykonywał wszystkie funkcje, o których mowa w art. 3 ust. 2, i był rzeczywiście niezależny pod względem organizacyjnym i decyzyjnym od wszelkich przedsiębiorstw kolejowych zgodnie z wymogami określonymi w art. 7a–7c.</p>	<p>W przypadku gdy w dniu wejścia w życie niniejszej dyrektywy zarządca infrastruktury należy do przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo, państwa członkowskie mogą podjąć decyzję o niestosowaniu ust. 2–4 niniejszego artykułu. W takim przypadku państwa członkowskie, których to dotyczy, dopilnowują, aby zarządca infrastruktury wykonywał wszystkie funkcje, o których mowa w art. 3 ust. 2, i był rzeczywiście niezależny pod względem organizacyjnym i decyzyjnym od wszelkich przedsiębiorstw kolejowych zgodnie z wymogami określonymi w art. 7a–7c.</p>

Uzasadnienie

Chodzi o to, by można było powrócić do modelu zintegrowanego niezależnie od sytuacji istniejącej w dniu wejścia w życie dyrektywy.

Poprawka 19

COM(2013) 29 final

Artykuł 7b ustęp 3

Tekst zaproponowany przez Komisję	Poprawka KR-u
<p>3. Zarządca infrastruktury posiada radę nadzorczą składającą się z przedstawicieli ostatecznych właścicieli przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo.</p> <p>[...]</p>	<p>3. Zarządca infrastruktury posiada radę nadzorczą składającą się z przedstawicieli ostatecznych właścicieli przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo <u>oraz z przedstawicieli właściwych władz lokalnych i regionalnych, o ile nie zasiadają już oni w zarządzie zarządcy infrastruktury.</u></p> <p>[...]</p>

Uzasadnienie

Władze lokalne i regionalne są pełnoprawnymi podmiotami systemu kolejowego. Powinny być w związku z tym włączone do organów decyzyjnych i kontrolnych zarządcy infrastruktury, który korzysta z naturalnego monopolu. Stanowią one połączenie między operatorami a użytkownikami końcowymi, których potrzeby znają.

Poprawka 20

COM(2013) 29 final

Artykuł 7b ustęp 5

Tekst zaproponowany przez Komisję	Poprawka KR-u
5. [...] Transfery pracowników innych niż ci, o których mowa w lit. c), między zarządcą infrastruktury a innymi podmiotami prawnymi wchodzącymi w skład przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo są możliwe jedynie jeśli można zagwarantować, że nie będą przekazywane dane szczególnie chronione.	5. [...] Transfery pracowników innych niż ci, o których mowa w lit. c), między zarządcą infrastruktury a innymi podmiotami prawnymi wchodzącymi w skład przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo są możliwe jedynie jeśli można zagwarantować, że nie będą przekazywane dane szczególnie chronione. <u>Pracownicy, których one dotyczą, są jednak zobowiązani do zachowania tajemnicy zawodowej odnośnie do ich poprzednich obowiązków, zgodnie z praktyką prawa handlowego.</u>

Uzasadnienie

Zastosowanie zasady proporcjonalności: pojęcie danych szczególnie chronionych jest zbyt mgliste, by uniemożliwić wewnętrzną mobilność w ramach grup przedsiębiorstw kolejowych. Okresy karencji i inne „chińskie mury” wystarczą, by zatrzymać przepływ informacji „chronionych” między firmami zależnymi jednej grupy przedsiębiorstw kolejowych. Zgodnie z normalną praktyką w dziedzinie prawa handlowego, tacy członkowie personelu muszą jednak zachować tajemnicę zawodową.

Poprawka 21

COM(2013) 29 final

Artykuł 7b, nowy ustęp po ustępie 7

Tekst zaproponowany przez Komisję	Poprawka KR-u
	<u>Przed 1 stycznia 2019 r. Komisja Europejska musi wprowadzić szczegółowe przepisy dotyczące pracowników mobilnych, by zapobiegać dumpingowi i konkurencji w zakresie wynagrodzeń, przewidując specjalną procedurę certyfikacji personelu pociągów.</u>

Uzasadnienie

W sektorze kolejnictwa należy uniknąć zjawisk dumpingu i konkurencji w zakresie wynagrodzeń, jakie są zauważalne w sektorze transportu drogowego i morskiego.

Poprawka 22

COM(2013) 29 final

Artykuł 7c

Tekst zaproponowany przez Komisję	Poprawka KR-u
Procedura sprawdzenia zgodności	Procedura sprawdzenia zgodności
1. Na wniosek państwa członkowskiego lub z własnej inicjatywy Komisja ustala, czy zarządcy infrastruktury, którzy są częścią przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo, spełniają wymogi art. 7a i 7b oraz czy sposób	1. Na wniosek państwa członkowskiego lub z własnej inicjatywy Komisja ustala, czy zarządcy infrastruktury, którzy są częścią przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo, spełniają wymogi art. <u>7a i 7b</u> oraz czy sposób

Tekst zaproponowany przez Komisję	Poprawka KR-u
wdrożenia tych wymogów zapewnią równe szanse wszystkim przedsiębiorstwom kolejowym i brak zakłóceń konkurencji na odnośnym rynku.	wdrożenia tych wymogów zapewnią równe szanse wszystkim przedsiębiorstwom kolejowym i brak zakłóceń konkurencji na odnośnym rynku.
2. Komisja jest upoważniona do wymagania od państwa członkowskiego, w którym ma siedzibę przedsiębiorstwo zintegrowane pionowo, przekazania w rozsądnym terminie wszystkich koniecznych informacji. Komisja konsultuje się z odpowiednim organem regulacyjnym lub odpowiednimi organami regulacyjnymi oraz, w stosownych przypadkach, siecią organów regulacyjnych, o której mowa w art. 57.	2. Komisja jest upoważniona do wymagania od <u>danego</u> państwa członkowskiego, w którym ma siedzibę przedsiębiorstwo zintegrowane pionowo , przekazania w rozsądnym terminie wszystkich koniecznych informacji. Komisja konsultuje się z odpowiednim organem regulacyjnym lub odpowiednimi organami regulacyjnymi, <u>odpowiednimi właściwymi władzami</u> oraz, w stosownych przypadkach siecią organów regulacyjnych, o której mowa w art. 57.
3. Państwa członkowskie mogą ograniczyć prawo dostępu, przewidziane w art. 10, w przypadku przedsiębiorstw kolejowych będących częścią przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo, do którego należy dany zarządca infrastruktury, jeśli Komisja poinformuje państwa członkowskie, że nie złożono wniosku zgodnie z ust. 1 lub w oczekiwaniu na przeanalizowanie wniosku przez Komisję lub jeśli Komisja postanowi, zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 62 ust. 2, że:	3. Państwa członkowskie mogą ograniczyć prawo dostępu, przewidziane w art. 10, w przypadku przedsiębiorstw kolejowych będących częścią przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo , do którego należy dany zarządca infrastruktury , jeśli Komisja poinformuje państwa członkowskie, że nie złożono wniosku zgodnie z ust. 1 lub w oczekiwaniu na przeanalizowanie wniosku przez Komisję lub jeśli Komisja postanowi, zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 62 ust. 2, że:
a) nie udzielono odpowiednich odpowiedzi na wnioski Komisji o przekazanie informacji zgodnie z ust. 2, lub	a) nie udzielono odpowiednich odpowiedzi na wnioski Komisji o przekazanie informacji zgodnie z ust. 2, lub
b) dany zarządca infrastruktury nie spełnia wymogów określonych w art. 7a i 7b, lub	b) dany zarządca infrastruktury nie spełnia wymogów określonych w art. <u>7</u> , 7a i 7b, lub
c) spełnienie wymogów określonych w art. 7a i 7b nie wystarcza do zapewnienia równych szans dla wszystkich przedsiębiorstw kolejowych oraz braku zakłóceń konkurencji w państwie członkowskim, w którym ma siedzibę dany zarządca infrastruktury.	c) spełnienie wymogów określonych w art. <u>7</u> , 7a i 7b nie wystarcza do zapewnienia równych szans dla wszystkich przedsiębiorstw kolejowych oraz braku zakłóceń konkurencji w państwie członkowskim, w którym ma siedzibę dany zarządca infrastruktury.
Komisja podejmuje decyzję w rozsądnym terminie.	Komisja podejmuje decyzję w rozsądnym terminie <u>30 dni roboczych</u> .
4. Zainteresowane państwo członkowskie może się zwrócić do Komisji o uchylenie jej decyzji, o której mowa w ust. 3, zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 62 ust. 2, jeśli to państwo członkowskie wykaże w sposób zadowalający Komisję, że powody podjęcia decyzji już nie istnieją. Komisja podejmuje decyzję w rozsądnym terminie.	4. Zainteresowane państwo członkowskie może się zwrócić do Komisji o uchylenie jej decyzji, o której mowa w ust. 3, zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 62 ust. 2, jeśli to państwo członkowskie wykaże w sposób zadowalający Komisję, że powody podjęcia decyzji już nie istnieją. Komisja podejmuje decyzję w rozsądnym terminie 30 dni roboczych.
5. Bez uszczerbku dla ust 1-4 stałe spełnianie wymogów określonych w art. 7a i 7b monitoruje organ regulacyjny, o którym mowa w art. 55. Każdy wnioskodawca ma prawo odwołać się do organu regulacyjnego, jeśli jest przekonany, że wymogi te nie są spełnione. W przypadku złożenia takiego odwołania organ regulacyjny, w terminie wskazanym w art. 56 ust. 9, podejmuje decyzję w sprawie wszystkich środków koniecznych do zaradzenia zaistniałej sytuacji.	5. Bez uszczerbku dla ust 1-4 stałe spełnianie wymogów określonych w art. <u>7</u> , 7a i 7b monitoruje organ regulacyjny, o którym mowa w art. 55. Każdy wnioskodawca ma prawo odwołać się do organu regulacyjnego, jeśli jest przekonany, że wymogi te nie są spełnione. W przypadku złożenia takiego odwołania organ regulacyjny, w terminie wskazanym w art. 56 ust. 9, podejmuje decyzję w sprawie wszystkich środków koniecznych do zaradzenia zaistniałej sytuacji.

Uzasadnienie

Komisja dyskryminuje przedsiębiorstwa zintegrowane pionowo. Zakres kontroli dokonywanej przez Komisję powinien być taki sam w wypadku przedsiębiorstw zintegrowanych i rozdzielonych. Jak wszystkie organy kontroli, Komisja musi przestrzegać konkretnych terminów, by wzmocnić pewność prawa dla wszystkich podmiotów.

Poprawka 23

COM(2013) 29 final

Artykuł 7d ustęp 1

Tekst zaproponowany przez Komisję	Poprawka KR-u
<p>Komitet koordynacyjny</p> <p>1. Państwa członkowskie dopilnowują, aby zarządcy infrastruktury ustanowili i zorganizowali komitety koordynacyjne dla każdej z sieci. Członkostwo w takim Komitecie przysługuje co najmniej zarządcy infrastruktury, znanym wnioskodawcom w rozumieniu art. 8 ust. 3 oraz, na ich wniosek, potencjalnym wnioskodawcom, reprezentującym ich organizacjom, przedstawicielom użytkowników kolejowych przewozów towarowych i pasażerskich oraz, w stosownych przypadkach, władzom regionalnym i lokalnym. Przedstawiciele państwa członkowskiego oraz dany organ regulacyjny są zapraszani na posiedzenia komitetu koordynacyjnego jako obserwatorzy.</p>	<p>Komitet koordynacyjny</p> <p>1. Państwa członkowskie dopilnowują, aby zarządcy infrastruktury ustanowili i zorganizowali komitety koordynacyjne dla każdej z sieci – <u>zarówno krajowej, regionalnej, jak i lokalnej</u>. Członkostwo w takim Komitecie przysługuje co najmniej zarządcy infrastruktury, znanym wnioskodawcom w rozumieniu art. 8 ust. 3 oraz, na ich wniosek, potencjalnym wnioskodawcom, reprezentującym ich organizacjom, przedstawicielom użytkowników kolejowych przewozów towarowych i pasażerskich oraz, w stosownych przypadkach, <u>odpowiednim</u> władzom regionalnym i lokalnym. Przedstawiciele państwa członkowskiego oraz dany organ regulacyjny są zapraszani na posiedzenia komitetu koordynacyjnego jako obserwatorzy.</p>

Uzasadnienie

Władze lokalne i regionalne muszą koniecznie wchodzić w skład komitetu koordynacyjnego, jako istotne podmioty polityki transportowej.

Poprawka 24

COM(2013) 29 final

Artykuł 7e ustęp 1

Tekst zaproponowany przez Komisję	Poprawka KR-u
<p>Europejska sieć zarządców infrastruktury</p> <p>1. Państwa członkowskie zapewniają uczestnictwo i współpracę zarządców infrastruktury w ramach sieci służącej rozwojowi unijnej infrastruktury kolejowej, w szczególności w celu zapewnienia terminowego i skutecznego wdrożenia transeuropejskiej sieci transportowej, w tym korytarzy sieci bazowej, kolejowych korytarzy towarowych zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 913/2010 oraz planu wdrożenia europejskiego systemu zarządzania ruchem kolejowym (ERTMS) ustanowionego w decyzji 2012/88/UE.</p> <p>Komisja jest członkiem sieci. Komisja koordynuje i wspiera działalność sieci, a w razie potrzeby przedstawia jej zalecenia. Zapewnia ona aktywną współpracę odpowiednich zarządców infrastruktury.</p>	<p>Europejska sieć zarządców infrastruktury</p> <p>1. <u>W ciągu dwóch lat od wdrożenia niniejszej dyrektywy państwa członkowskie wprowadzą wymóg uczestnictwa i współpracy</u> zapewniają uczestnictwo i współpracę zarządców infrastruktury w ramach sieci służącej rozwojowi unijnej infrastruktury kolejowej, w szczególności w celu zapewnienia terminowego i skutecznego wdrożenia transeuropejskiej sieci transportowej, w tym korytarzy sieci bazowej, kolejowych korytarzy towarowych zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 913/2010 oraz planu wdrożenia europejskiego systemu zarządzania ruchem kolejowym (ERTMS) ustanowionego w decyzji 2012/88/UE, <u>a także zapewnienia skutecznej współpracy regionalnej na poziomie transgranicznym</u>.</p> <p>Komisja jest członkiem sieci. Komisja koordynuje i wspiera działalność sieci, a w razie potrzeby przedstawia jej zalecenia. Zapewnia ona aktywną współpracę odpowiednich zarządców infrastruktury. <u>Co najmniej raz na dwa lata przedstawia sprawozdania z postępów tej sieci Komitetowi Regionów oraz sieci organów regulacyjnych, o których mowa w art. 57.</u></p>

Uzasadnienie

Europejska sieć zarządców infrastruktury stanowi okazję do zajęcia się operacyjnymi problemami transgranicznymi na odpowiednim poziomie. Należy w nią zaangażować władze lokalne. Również sieć organów regulacyjnych powinna być informowana o postępach sieci zarządców infrastruktury.

Poprawka 25

COM(2013) 29 final

Nowy artykuł po artykule 7e

Tekst zaproponowany przez Komisję	Poprawka KR-u
	<u>Zarządca infrastruktury wyznacza spośród swych pracowników przedstawiciela do spraw kontaktów z władzami lokalnymi lub regionalnymi. Przedstawiciel ten musi być w stanie odpowiadać w imieniu zarządcy infrastruktury na zapytania władz lokalnych lub regionalnych w terminie pięciu dni.</u>

Uzasadnienie

Wzmocnienie kompetencji zarządców infrastruktury musi się wiązać z ich większą odpowiedzialnością na poziomie międzynarodowym dzięki sieci zarządców infrastruktury, lecz również na poziomie lokalnym. Pełniąc funkcję punktu kompleksowej obsługi, przedstawiciel do spraw władz lokalnych lub regionalnych musi być w stanie szybko odpowiadać na zadawane mu pytania.

Poprawka 26

COM(2013) 29 final

Artykuł 10, nowy ustęp po ustępie 2

Tekst zaproponowany przez Komisję	Poprawka KR-u
	<u>W celu zapewnienia niedyskryminacyjnego dostępu do stacji kolejowych, zarządcy stacji i ich peronów udostępniają operatorom i wszystkim zainteresowanym formularz zażalenia dostępny przez internet. Organy regulacyjne i odpowiednie właściwe organy otrzymują doroczne sprawozdanie z tych zażeń.</u>

Uzasadnienie

Szczególnie władze lokalne i regionalne muszą mieć możliwość regularnej oceny niedyskryminacyjnej dostępności stacji, jako że w ich interesie leży zapewnienie pasażerom oferty transportowej wysokiej jakości.

Poprawka 27

COM(2013) 29 final

Artykuł 11 ustęp 2

Tekst zaproponowany przez Komisję	Poprawka KR-u
Aby określić, czy równowaga ekonomiczna umowy o świadczenie usług publicznych byłaby zagrożona, właściwy organ regulacyjny lub właściwe organy regulacyjne, o których mowa w art. 55, przeprowadzają obiektywną analizę ekonomiczną i opierają swoją decyzję na wcześniej ustalonych kryteriach. Dokonują tego na wniosek złożony w terminie jednego miesiąca od przekazania informacji o zamiarze świadczenia przewozów pasażerskich, o którym mowa w art. 38 ust. 4, przez którykolwiek z poniższych podmiotów:	Aby określić, czy równowaga ekonomiczna umowy o świadczenie usług publicznych byłaby zagrożona, właściwy organ regulacyjny lub właściwe organy regulacyjne, o których mowa w art. 55, przeprowadzają obiektywną analizę ekonomiczną i opierają swoją decyzję na wcześniej ustalonych kryteriach. Dokonują tego na wniosek złożony w terminie jednego miesiąca <u>dwóch miesięcy</u> od przekazania informacji o zamiarze świadczenia przewozów pasażerskich, o którym mowa w art. 38 ust. 4, przez którykolwiek z poniższych podmiotów:

Tekst zaproponowany przez Komisję	Poprawka KR-u
a) właściwy organ lub właściwe organy, które zawarły umowę o świadczenie usług publicznych;	a) właściwy organ lub właściwe organy, które zawarły umowę o świadczenie usług publicznych;
b) każdy inny zainteresowany właściwy organ mający prawo ograniczania dostępu na mocy niniejszego artykułu;	b) każdy inny zainteresowany właściwy organ mający prawo ograniczania dostępu na mocy niniejszego artykułu;
c) zarządca infrastruktury;	c) zarządca infrastruktury;
d) przedsiębiorstwo kolejowe realizujące umowę o świadczenie usług publicznych.	d) przedsiębiorstwo kolejowe realizujące umowę o świadczenie usług publicznych.

Uzasadnienie

Termin jednego miesiąca jest zbyt krótki, by zgłosić zastrzeżenia wobec nowej usługi transportowej zagrażającej równowadze ekonomicznej umowy o świadczenie usług publicznych.

Poprawka 28

COM(2013) 29 final

Artykuł 13a ustęp 1

Tekst zaproponowany przez Komisję	Poprawka KR-u
<p>Wspólne systemy informacyjne i zintegrowane systemy biletowe</p> <p>1. Bez uszczerbku dla rozporządzenia (WE) nr 1371/2007 oraz dyrektywy 2010/40/UE państwa członkowskie mogą wymagać, aby przedsiębiorstwa kolejowe wykonujące krajowe przewozy pasażerskie uczestniczyły we wspólnym systemie informacyjnym i zintegrowanym systemie biletowym umożliwiającym sprzedaż biletów, biletów bezpośrednich i rezerwacji, lub zdecydować o upoważnieniu właściwych organów do utworzenia takiego systemu. W przypadku utworzenia takiego systemu państwa członkowskie dopilnowują, aby nie prowadził on do zakłóceń rynku ani dyskryminacji między przedsiębiorstwami kolejowymi i był zarządzany przez publiczny lub prywatny podmiot prawny albo stowarzyszenie wszystkich przedsiębiorstw kolejowych wykonujących przewozy pasażerskie.</p>	<p>Wspólne systemy informacyjne i zintegrowane systemy biletowe</p> <p>1. Bez uszczerbku dla rozporządzenia (WE) nr 1371/2007 oraz dyrektywy 2010/40/UE państwa członkowskie mogą wymagaćwymagają, aby przedsiębiorstwa kolejowe wykonujące krajowe przewozy pasażerskie uczestniczyły we wspólnym systemie informacyjnym i zintegrowanym systemie biletowym umożliwiającym sprzedaż biletów, biletów bezpośrednich i rezerwacji, lub zdecydować <u>decydują</u> o upoważnieniu właściwych organów do utworzenia takiego systemu. W przypadku utworzenia takiego systemu państwa członkowskie dopilnowują, aby nie prowadził on do zakłóceń rynku ani dyskryminacji między przedsiębiorstwami kolejowymi i był zarządzany przez publiczny lub prywatny podmiot prawny albo stowarzyszenie wszystkich przedsiębiorstw kolejowych wykonujących przewozy pasażerskie.</p> <p><u>W tym podmiocie prawnym lub stowarzyszeniu zasiada kolegium przedstawicieli władz lokalnych i regionalnych, które w pełni uczestniczy w podejmowanych tam decyzjach.</u></p>

Uzasadnienie

Ten artykuł stanowi podstawę prawną postawionego przed regionami celu harmonizacji systemu biletowego na konkurencyjnym rynku. Daje on możliwość zajęcia się różnymi problemami z systemami biletowymi, które pojawiły się na stacjach zarządzanych przez zasiedziały operatorów.

Na przedsiębiorstwa świadczące usługi krajowe należy nałożyć obowiązek udziału w krajowym systemie informacji, ponieważ rozwój usług powiązanych jest głównym czynnikiem poprawy atrakcyjności transportu zbiorowego, a zwłaszcza kolejowego. Z tego powodu należy włączyć władze lokalne do organów zarządzających systemem.

Poprawka 29

COM(2013) 29 final

Artykuł 59, nowy ustęp po ustępie 3

Tekst zaproponowany przez Komisję	Poprawka KR-u
	<u>Przedsiębiorstwa zintegrowane pionowo zarządzające infrastrukturami o długości mniejszej niż 150 km lub świadczące wyłącznie lokalne usługi kolejowe nie podlegają przepisom art. 7 i 7a-7c, o ile ich usługi dotyczą pomocniczego zarządzania infrastrukturą portów morskich i śródlądowych, bez uszczerbku dla art. 13 ust. 3 niniejszej dyrektywy, lub transportu towarowego na krótkie odległości, tzw. short-liner.</u>

Uzasadnienie

Celem tej poprawki jest wykluczenie z zakresu stosowania art. 7 i 7a-7c małych sieci kolejowych oraz działalności lokalnej, które odpowiadają na zapotrzebowanie lokalne i są słabo rozwinięte. Przypomina się również o niedyskryminacyjnym dostępie do instalacji usługowych.

Poprawka 30

COM(2013) 29 final

Artykuł 59, nowy ustęp po ustępie 3

Tekst zaproponowany przez Komisję	Poprawka KR-u
	<u>Przedsiębiorstwa zintegrowane pionowo zarządzające konkretnymi projektami inwestycyjnymi, o których mowa w art. 32 ust. 3 niniejszej dyrektywy, podlegające bezpośredniej konkurencji ze strony innych rodzajów transportu nie podlegają przepisom art. 7 i 7a-7c;</u>

Uzasadnienie

Celem tej poprawki, zgodnie z innymi przepisami dyrektywy 2012/34/UE, jest wykluczenie z zakresu stosowania art. 7 i 7a-7c szczególnych przypadków „konkretnych projektów inwestycyjnych”, których rentowność zapewniona jest tylko w bardzo odległej perspektywie czasowej.

Poprawka 31

COM(2013) 27 final

Motyw 29

Tekst zaproponowany przez Komisję	Poprawka KR-u
Aby zapewnić skuteczną realizację funkcji Agencji, państwa członkowskie i Komisja powinny być reprezentowane w Zarządzie, który powinien dysponować odpowiednimi uprawnieniami, w tym do ustanawiania budżetu i zatwierdzania rocznych i wieloletnich programów prac.	Aby zapewnić skuteczną realizację funkcji Agencji, państwa członkowskie i Komisja powinny być reprezentowane w Zarządzie, który powinien dysponować odpowiednimi uprawnieniami, w tym do ustanawiania budżetu i zatwierdzania rocznych i wieloletnich programów prac, <u>w których to sprawach należy konsultować się z Komitetem Regionów i organami przedstawicielskimi.</u>

Uzasadnienie

Należy konsultować się z siecią organów przedstawicielskich sektora kolejnictwa i Komitetem Regionów w związku z rocznym i wieloletnim programem prac ERA, zważywszy na to, że wyniki i priorytety pracy ERA dotyczą tych podmiotów.

Poprawka 32

COM(2013) 27 final

Artykuł 33 ustęp 5

Tekst zaproponowany przez Komisję	Poprawka KR-u
Krajowe organy odpowiedzialne za wydawanie licencji i certyfikatów, o których mowa w ust. 2 lit. c) i d), powiadają Agencję w terminie jednego miesiąca o każdej decyzji dotyczącej wydania, odnowienia, zmiany lub cofnięcia tych licencji i certyfikatów.	Krajowe organy odpowiedzialne za wydawanie licencji i certyfikatów, o których mowa w ust. 2 lit. c) i d), powiadają Agencję w terminie jednego miesiąca o każdej decyzji dotyczącej wydania, odnowienia, zmiany, <u>odmowy</u> lub cofnięcia tych licencji i certyfikatów, <u>motywując swoją decyzję. Agencja zatwierdza bądź cofa decyzję w terminie miesiąca, wysłuchując uprzednio zainteresowane strony.</u>

Uzasadnienie

Chodzi o uniknięcie sytuacji, w której władze krajowe wyczerpią drogi odwołania się od niekorzystnej decyzji i zostanie im tylko odwołanie się do Trybunału Sprawiedliwości. W tym celu należy włączyć Europejską Agencję Kolejową w zatwierdzanie bądź cofanie decyzji krajowych sprzecznych z duchem jednolitego europejskiego obszaru kolejowego.

Poprawka 33

COM(2013) 27 final

Artykuł 48 ustęp 5

Tekst zaproponowany przez Komisję	Poprawka KR-u
5. Do dnia 30 listopada każdego roku Zarząd przyjmuje także i aktualizuje strategiczny wieloletni program prac. Uwzględnia się przy tym opinię Komisji. Projekt tego programu jest konsultowany z Parlamentem Europejskim i sieciami, o których mowa w art. 34. Przyjęty wieloletni program prac przekazywany jest państwu członkowskim, Parlamentowi Europejskiemu, Radzie, Komisji i sieciom, o których mowa w art. 34.	5. Do dnia 30 listopada każdego roku Zarząd przyjmuje także i aktualizuje strategiczny wieloletni program prac. Uwzględnia się przy tym opinię Komisji. Projekt tego programu jest konsultowany z Parlamentem Europejskim, <u>Komitetem Regionów</u> i sieciami, o których mowa w art. 34. Przyjęty wieloletni program prac przekazywany jest państwu członkowskim, Parlamentowi Europejskiemu, Radzie, Komisji, <u>Komitetowi Regionów</u> i sieciom, o których mowa w art. 34.

Uzasadnienie

Również z Komitetem Regionów należy konsultować wieloletni program pracy ERA, zważywszy na to, że władze lokalne i regionalne uczestniczą w finansowaniu taboru kolejowego i w ich bezpośrednim interesie leży poprawa interoperacyjności i bezpieczeństwa.

Poprawka 34

COM(2013) 27 final

Artykuł 54 ustęp 1

Tekst zaproponowany przez Komisję	Poprawka KR-u
1. Do Komisji Odwoławczej można wnieść odwołanie od decyzji podjętych przez Agencję zgodnie z art. 12, 16, 17 i 18.	1. Do Komisji Odwoławczej można wnieść odwołanie od decyzji podjętych przez Agencję zgodnie z art. 12, 16, 17 i 18 <u>lub od braku reakcji ze strony Agencji w wyznaczonych terminach.</u>

Uzasadnienie

Musi istnieć możliwość odwołania się w przypadku braku reakcji lub decyzji ze strony Agencji w wyznaczonym terminie.

Poprawka 35

COM(2013) 27 final

Artykuł 56 ustęp 1

Tekst zaproponowany przez Komisję	Poprawka KR-u
<p>1. Badając odwołanie, Komisja Odwoławcza działa szybko i sprawnie. Tak często, jak to jest niezbędne, wzywa ona strony postępowania odwoławczego do wnoszenia – w określonym terminie – uwag do powiadomień, które do nich skierowała, lub do informacji pochodzących od innych stron postępowania odwoławczego. Strony postępowania odwoławczego są uprawnione do ustnego zgłaszania swoich uwag.</p>	<p>1. Badając odwołanie, Komisja Odwoławcza działa szybko i sprawnie. Tak często, jak to jest niezbędne, wzywa ona strony postępowania odwoławczego do wnoszenia – w określonym terminie – uwag do powiadomień, które do nich skierowała, lub do informacji pochodzących od innych stron postępowania odwoławczego. Strony postępowania odwoławczego są uprawnione do ustnego zgłaszania swoich uwag.</p> <p><u>Komisja Odwoławcza analizuje wszystkie skargi i, w stosownych przypadkach, wnosi o przedstawienie właściwych informacji oraz przeprowadza konsultacje z zainteresowanymi stronami w terminie jednego miesiąca od daty wpłynięcia skargi. Ma obowiązek wydać opinię w sprawie każdej skargi, przedsięwzięcie niezbędne środki, aby rozwiązać problem, i informuje zainteresowane strony o swej decyzji, podając jej uzasadnienie, w rozsądnym terminie ustalonym z góry i nie przekraczającym dwóch miesięcy od daty otrzymania wszystkich stosownych informacji. W przypadku braku reakcji ze strony Agencji w wyznaczonym terminie, Komisja Odwoławcza może wydać nakaz, w razie konieczności powiązany z karą finansową.</u></p>

Uzasadnienie

Ważne jest określenie procedur i terminów stosowanych przez Komisję Odwoławczą podczas analizy składanych do niej skarg (na przykład trzeba określić moment, w którym uznaje się wniosek za otrzymany, aby móc obliczyć terminy po rozpoczęciu procedury).

Komisji Odwoławczej należy przyznać konkretne uprawnienia, aby mogła egzekwować przestrzeganie swych decyzji, takie jak wydawanie nakazów czy nakładanie kar finansowych (grzywnien), zwłaszcza w przypadku niepodejścia działań w wyznaczonym terminie.

Poprawka 36

COM(2013) 27 final

Nowy artykuł po artykule 77

Tekst zaproponowany przez Komisję	Poprawka KR-u
	<p>1. <u>Agencja podejmuje decyzje zgodnie z art. 12, 16, 17 i 18 od dnia [dwa lata po wejściu w życie niniejszego rozporządzenia]. Do tego dnia państwa członkowskie nadal wdrażają stosowne przepisy ustawowe i wykonawcze.</u></p>

Tekst zaproponowany przez Komisję	Poprawka KR-u
	<p><u>2. W dodatkowym okresie przejściowym 42 miesięcy od dnia określonego w ust. 1 państwa członkowskie nadal wydają certyfikaty i zezwolenia na zasadzie odstępstwa od postanowień art. 12, 16, 17 i 18, zgodnie z warunkami określonymi przez Komisję w przepisach przyjętych w celu ich wykonania zgodnie z art. 75. Przed wydaniem decyzji Agencja musi ocenić:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> — <u>czy ograniczy to poziom bezpieczeństwa kolei lub</u> — <u>czy stanowiłoby to arbitralną dyskryminację albo nadmierne ograniczenie usługi transportu kolejowego.</u> <p><u>Agencja może zwrócić się do zainteresowanych krajowych organów ds. bezpieczeństwa o zmianę decyzji, zawieszenie jej stosowania lub jej uchylenie. Jeśli krajowy organ ds. bezpieczeństwa odmawia podjęcia działań, Agencja może przedłożyć daną kwestię Komisji i Komitetowi, o którym mowa w art. 75.</u></p>

Uzasadnienie

W oparciu o wzór okresu przejściowego ustanowionego dla EASA w odniesieniu do odpowiedzialności za homologację samolotów należy przewidzieć mechanizm dla ERA, aby umożliwić stopniową rekrutację dodatkowych pracowników i ich przeszkolenie z wykonywania nowych zadań.

Poprawka 37

COM(2013) 30 final

Załącznik I pkt 4.2

Tekst zaproponowany przez Komisję	Poprawka KR-u
	<p><u>3. Kontrola kosztów</u></p> <p><u>Analiza koszty-korzyści dla proponowanych środków będzie uwzględniała m.in.:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> — <u>koszt proponowanych środków,</u> — <u>korzyści dla interoperacyjności płynące z rozszerzenia zakresu konkretnych podkategorii sieci i pojazdów,</u> — <u>obniżenie kosztów kapitałowych i opłat dzięki efektowi skali i lepszemu wykorzystaniu pojazdów,</u> — <u>obniżenie kosztów inwestycji i utrzymania/eksploatacji dzięki wzrostowi konkurencji pomiędzy producentami a przedsiębiorstwami zajmującymi się utrzymaniem,</u> — <u>korzyści dla środowiska naturalnego wynikające z technicznych udoskonaleń systemu kolejowego,</u> — <u>poprawę bezpieczeństwa eksploatacji.</u> <p><u>Ponadto ocena ta będzie wskazywać prawdopodobny wpływ na wszystkie zaangażowane przedsiębiorstwa i podmioty gospodarcze, w tym władze lokalne i regionalne.</u></p>

Uzasadnienie

Należy ponownie wprowadzić ten fragment obecnej dyrektywy (załącznik I pkt 4.2), aby dokonywać analizy kosztów i korzyści szacowanych dla wszystkich planowanych rozwiązań technicznych, dla poszczególnych technicznych specyfikacji interoperacyjności, po to by realizować najbardziej opłacalne rozwiązania, zwłaszcza z korzyścią dla władz lokalnych i regionalnych.

Bruksela, 8 października 2013 r.

Przewodniczący
Komitetu Regionów
Ramón Luis VALCÁRCEL SISO
