

Czwarty pakiet kolejowy: filar rynkowy

Na grudniową sesję plenarną Parlament Europejski zaplanował głosowanie w drugim czytaniu, które ma zatwierdzić ustalenia z rozmów trójstronnych w sprawie pakietu wniosków dotyczących dalszej liberalizacji rynków kolejowych i poprawy zarządzania rynkami kolejowymi. Wnioski te tworzą „filar rynkowy” czwartego pakietu kolejowego, przedstawionego przez Komisję Europejską w styczniu 2013 r. Po przyjęciu w dniu 28 kwietnia 2016 r. „filaru technicznego”, który dotyczy bezpieczeństwa kolejowego i zgodności technicznej, środki z filara rynkowego wprowadziłyby unijny sektor kolejowy na nowy etap rozwoju.

Kontekst

Na początku 1990 r. Komisja [przedstawiła](#) pakiet wniosków mających na celu ożywienie sektora kolejowego oraz stworzenie zintegrowanego i wydajnego obszaru kolejowego na szczeblu UE. Od tego czasu udało się wiele osiągnąć – przede wszystkim: [oddzielenie](#) zarządców infrastruktury od przewoźników kolejowych, pełną liberalizację [kolejowego transportu towarowego](#) od 2007 r. i [międzynarodowego transportu pasażerskiego](#) od 2010, ustanowienie [niezależnych organów regulacyjnych](#) i usług kolejowych świadczonych w interesie ogólnym, określanym jako obowiązek użyteczności publicznej ([PSO](#)). Pomimo tych dużych postępów, w 2013 r. Komisja [zauważyła](#), że w działalności sektora kolejowego nadal występują przeszkody. Zwróciła uwagę na różnorodne formy zarządzania koleją lub niespójne wdrażanie prawodawstwa w całej UE, utrzymujące się praktyki antykonkurencyjne u zasiedziały operatorów i zarządców infrastruktury oraz brak konkurencji na rynkach kolejowych przewozów pasażerskich i towarowych. W celu poprawy tej sytuacji Komisja przedstawiła w 2013 r. czwarty pakiet kolejowy, na który składają się trzy wnioski ustawodawcze dotyczące zarządzania i zagadnień rynku przewozów pasażerskich.

Wnioski ustawodawcze

Wnioski Komisji z 2013 r. mają głównie na celu zwiększenie konkurencji, żeby uzyskać bardziej przystępne cenowo i opłacalne usługi kolejowe lepszej jakości. Istotną zmianą jest [udzielenie dostępu](#) wszystkim unijnym operatorom kolejowym na krajowych rynkach pasażerskich od 2019 r. Pakiet zawiera propozycję [wprowadzenia](#) konkurencyjnej procedury przetargowej, która od 2023 r. byłaby stosowana co do zasady do udzielania zamówień na świadczenie usług publicznych, które stanowią największy udział w kolejowych przewozach pasażerskich w UE. Bezpośrednie udzielanie zamówień na świadczenie usług publicznych nadal będzie możliwe, pod warunkiem że przedsiębiorstwa kolejowe będą spełniały kryteria skuteczności usług, takie jak punktualność i zadowolenie klientów. Dla [poprawy](#) systemu zarządzania koleją pakiet zmierza do zapobiegania konfliktom interesów między zarządcami infrastruktury a przedsiębiorstwami kolejowymi poprzez wprowadzenie przejrzystości finansowej, która ma zapobiec zakłócającemu konkurencję wewnętrznemu subsydiowaniu. Przewiduje również niedyskryminacyjny dostęp do sieci kolejowych i taboru, żeby zapewnić prawdziwie równe warunki konkurencji między operatorami. Wreszcie w pakiecie proponuje się [uchylenie](#) starego rozporządzenia w sprawie pomocy państwa dla przedsiębiorstw kolejowych.

Stanowisko Parlamentu Europejskiego

W 2014 r. w pierwszym czytaniu Parlament [podkreślił](#) konieczność przyznania właściwym organom wyboru między procedurami przetargowymi a bezpośrednim udzielaniem zamówień na usługi publiczne, kładąc nacisk na wymogi dotyczące jakości usług, które muszą być spełnione w przypadku bezpośredniego udzielenia zamówienia. Zwrócił również uwagę na [społeczne aspekty](#) wniosków, stwierdzając, że liberalizacja rynku nie może prowadzić do pogorszenia warunków socjalnych i warunków pracy pracowników kolei. Kiedy w dniu 19 kwietnia 2016 r. w rozmowach trójstronnych Rada i Parlament Europejski osiągnęły wczesne



porozumienie w drugim czytaniu, Wim van de Camp (PPE, Holandia), sprawozdawca w sprawie wniosku dotyczącego udzielania zamówień na usługi publiczne, zwrócił uwagę na pozytywne skutki rynkowego filaru na konkurencyjność i zrównoważony rozwój sektora kolejowego, które z kolei mogłyby pobudzić wzrost gospodarczy. David-Maria Sassoli (S&D, Włochy), sprawozdawca w sprawie wniosku dotyczącego otwarcia rynku i zarządzania, z zadowoleniem przyjął decydującą rolę Parlamentu w negocjacjach, zwłaszcza w odniesieniu do otwarcia przewozów kolejami dużych prędkości na konkurencję. Merja Kyllönen (GUE/NGL, Finlandia), sprawozdawczyni w sprawie uchylecia rozporządzenia o normalizacji rachunkowości, wyraziła nadzieję, że pakiet pobudzi inwestycje w transporcie pasażerskim i towarowym, przyczyniając się do realizacji przyjętych przez UE celów w dziedzinie obniżenia emisyjności.