PARLAMENT EUROPEJSKI 2009 - 2014

Dokument z posiedzenia

A7-0367/2011

19.10.2011

***I
SPRAWOZDANIE

w sprawie wniosku dotyczącego dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego (przekształcenie)
(COM(2010)0475 – C7-0268/2010 – 2010/0253(COD))

Komisja Transportu i Turystyki

Sprawozdawca komisji opiniodawczej: Debora Serracchiani

(Przekształcenie – art. 87 Regulaminu)

PR_COD_1recastingam

Objaśnienie używanych znaków

*	Procedura konsultacji
***	Procedura zgody
***I	Zwykła procedura ustawodawcza (pierwsze czytanie)
***II	Zwykła procedura ustawodawcza (drugie czytanie)
***III	Zwykła procedura ustawodawcza (trzecie czytanie)

(Wskazana procedura opiera się na podstawie prawnej zaproponowanej w projekcie aktu.)

Poprawki do projektu aktu

W poprawkach Parlamentu zmiany do projektu aktu zaznacza się ***wytłuszczonym drukiem i kursywą.*** Oznakowanie *zwykłą kursywą* jest wskazówką dla służb technicznych dotyczącą propozycji korekty elementów projektu aktu w celu ustalenia tekstu końcowego (np. elementów w oczywisty sposób błędnych lub pominiętych w danej wersji językowej). Sugestie korekty wymagają zgody właściwych służb technicznych.

W poprawkach do aktów istniejących trzecia i czwarta linijka w nagłówku poprawki w projekcie aktu zawiera, odpowiednio, odniesienie do istniejącego aktu i postanowienia tego aktu, które ulega zmianie. Fragmenty przepisu aktu istniejącego, do którego Parlament wprowadza zmiany, a który nie został zmieniony w projekcie aktu, zaznacza się **wytłuszczonym drukiem**. Ewentualne skreślenia w obrębie takich fragmentów zaznaczane są w sposób następujący: **[...]**.

SPIS TREŚCI

Strona

PROJEKT REZOLUCJI LEGISLACYJNEJ PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO 5

UZASADNIENIE 106

PROCEDURA 110

PROJEKT REZOLUCJI LEGISLACYJNEJ PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO

w sprawie wniosku dotyczącego dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego (przekształcenie) (COM(2010)0475 – C7-0268/2010 – 2010/0253(COD))

(Zwykła procedura prawodawcza – przekształcenie)

Parlament Europejski,

– uwzględniając wniosek Komisji przedstawiony Parlamentowi i Radzie (COM(2010)0475),

– uwzględniając art. 294 ust. 2 oraz art. 91 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, zgodnie z którymi Komisja przedstawiła wniosek Parlamentowi (C7-0268/2010),

– uwzględniając art. 14 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej i załączony do niego protokół nr 26 w sprawie usług świadczonych w interesie ogólnym,

– uwzględniając art. 294 ust. 3 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

– uwzględniając swoją rezolucję z dnia 17 czerwca 2010 r. w sprawie wdrożenia pierwszego pakietu dyrektyw kolejowych[1],

– uwzględniając uzasadnioną opinię przedstawioną przez luksemburską Izbę Deputowanych w ramach protokołu (nr 2) w sprawie stosowania zasad pomocniczości i proporcjonalności, zawierającą stwierdzenie, że projekt aktu ustawodawczego nie jest zgodny z zasadą pomocniczości,

– uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego z dnia 16 marca 2011 r.[2],

– uwzględniając opinię Komitetu Regionów z dnia 28 stycznia 2011 r.[3],

– uwzględniając Porozumienie międzyinstytucjonalne z dnia 28 listopada 2001 r. w sprawie bardziej uporządkowanego wykorzystania techniki przekształcania aktów prawnych[4],

– uwzględniając pismo Komisji Prawnej z dnia 26 maja 2011 r. skierowane do Komisji Transportu i Turystyki zgodnie z art. 87 ust. 3 Regulaminu,

– uwzględniając art. 87 i 55 Regulaminu,

– uwzględniając sprawozdanie Komisji Transportu i Turystyki (A7-0367/2011),

---

[1] Teksty przyjęte, P7_TA(2010)0240.
[2] Dz.U. C ...
[3] Dz.U. C 104 z 2.4.2011, s. 53.
[4] Dz.U. C 77 z 28.3.2002, s. 1.

A. mając na uwadze, że konsultacyjna grupa robocza służb prawnych Parlamentu Europejskiego, Rady i Komisji stwierdziła, że przedmiotowy wniosek nie zawiera żadnych zmian merytorycznych innych niż te określone jako takie we wniosku, oraz mając na uwadze, że w odniesieniu do ujednolicenia niezmienionych przepisów wcześniejszych aktów z tymi zmianami wniosek zawiera zwykłe ujednolicenie istniejących tekstów, bez zmiany co do istoty,

1. przyjmuje poniższe stanowisko w pierwszym czytaniu, biorąc pod uwagę zalecenia konsultacyjnej grupy roboczej służb prawnych Parlamentu Europejskiego, Rady i Komisji;

2. zwraca się do Komisji o ponowne przekazanie mu sprawy, jeśli uzna ona za stosowne wprowadzenie znaczących zmian do swojego wniosku lub zastąpienie go innym tekstem;

3. zobowiązuje swojego przewodniczącego do przekazania stanowiska Parlamentu Radzie i Komisji, a także parlamentom narodowym.

Poprawka 1

Wniosek dotyczący dyrektywy
Punkt 2 a preambuły (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	(2a) Udział kolejnictwa w transporcie nie wzrastał w ostatnim dziesięcioleciu, co stało w sprzeczności z celami pakietu kolejowego z 2001 r. i świadczyło o konieczności dalszego udoskonalenia aktualnie obowiązującego prawodawstwa w celu wsparcia tego sektora. Świadczy to o konieczności dokonania niniejszego przekształcenia.

Uzasadnienie

Rozwój transportu kolejowego od czasu przyjęcia pierwszego pakietu kolejowego nie spełnił oczekiwań związanych z uzdrowieniem tego sektora. Na przykład w latach 1996-2008 udział towarowego transportu kolejowego spadł o 2% do wielkości 10,6%, podczas gdy udział drogowego transportu towarowego wzrósł z 42,1% do 45,9%. UE musi pilnie udoskonalić swoje prawodawstwo, aby wesprzeć kolejnictwo, zapobiec dalszemu zatłoczeniu na drogach i poprawić sytuację środowiska naturalnego.

Poprawka 2

Wniosek dotyczący dyrektywy
Punkt 2 b preambuły (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	(2b) Liczne postępowania w sprawie uchybienia zobowiązaniom państwa członkowskiego wskazują, że aktualne prawodawstwo przyczynia się do błędnej interpretacji oraz że konieczne jest objaśnienie i udoskonalenie pierwszego pakietu kolejowego, aby zapewnić rzeczywiste otwarcie europejskiego rynku kolejowego.

Poprawka 3

Wniosek dotyczący dyrektywy
Punkt 2 c preambuły (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	(2c) Poziom inwestycji w rozwój i utrzymanie infrastruktury kolejowej jest nadal niewystarczający, aby zagwarantować rozwój tego sektora i jego konkurencyjność.

Uzasadnienie

Brak inwestycji stanowi podstawowy problem, którym należy się zająć w ramach przedmiotowych reform.

Poprawka 4

Wniosek dotyczący dyrektywy
Punkt 2 d preambuły (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	(2d) Dyrektywy obejmujące pierwszy pakiet kolejowy nie zapobiegły znacznemu zróżnicowaniu struktury i poziomu opłat za infrastrukturę kolejową oraz formy i czasu trwania procesów alokacji zdolności przepustowej.

Uzasadnienie

Opłaty za infrastrukturę oraz sposób ich alokacji nadal znacznie się różnią na terytorium UE. Sytuacja ta utrudnia międzynarodowy transport kolejowy. To samo dotyczy alokacji tras pociągów. Należy udoskonalić aktualne prawodawstwo.

Poprawka 5

Wniosek dotyczący dyrektywy
Punkt 2 e preambuły (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	(2e) Brak przejrzystych warunków rynkowych stanowi wyraźną przeszkodę dla rozwoju konkurencyjnych przewozów kolejowych.

Uzasadnienie

Brak przejrzystości utrudnia wejście na rynek nowych przedsiębiorstw, które przyczyniłyby się do zwiększenia konkurencyjności sektora.

Poprawka 6

Wniosek dotyczący dyrektywy
Punkt 3 a preambuły (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	(3a) Współistnienie w państwach członkowskich różnych systemów zabezpieczenia społecznego w sektorze kolejowym pociąga za sobą ryzyko nieuczciwej konkurencji między nowymi a zasiedziałymi operatorami kolejowymi oraz konieczność harmonizacji, w poszanowaniu specyfiki sektora i państw członkowskich.

Poprawka 7

Wniosek dotyczący dyrektywy
Punkt 3 b preambuły (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	(3b) Należy zapewnić gwarancje, że organy regulacyjne będą realizowały zadania nadzorcze, aby zapewnić równorzędne traktowanie przedsiębiorstw kolejowych, realizację właściwej polityki pobierania opłat oraz przestrzeganie zasady rozdziału rachunkowości.

Uzasadnienie

Brak gwarancji funkcjonowania stanowi jeden z czynników hamujących konkurencyjność sektora kolejowego.

Poprawka 8

Wniosek dotyczący dyrektywy
Punkt 3 c preambuły (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	(3c) W celu ukończenia tworzenia europejskiego obszaru kolejowego konieczna jest pełna interoperacyjność systemu kolei na szczeblu europejskim. Europejska Agencja Kolejowa powinna uzyskać odpowiednie uprawnienia i zasoby, by szybciej mogła osiągnąć ten cel, między innymi w odniesieniu do opracowania wspólnych norm certyfikacji taboru oraz systemów bezpieczeństwa i systemów srk.

Poprawka 9

Wniosek dotyczący dyrektywy
Punkt 4 preambuły

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(4) Przewozy o zasięgu regionalnym, miejskie i podmiejskie oraz działalność transportowa w formie usług wahadłowych przez tunel pod kanałem La Manche	(4) Przewozy o zasięgu regionalnym, miejskie i podmiejskie oraz działalność transportowa w formie usług wahadłowych przez tunel pod kanałem La Manche

powinny być wyłączone z zakresu niniejszej dyrektywy.	powinny być wyłączone z zakresu niniejszej dyrektywy. ***Koleje zabytkowe i koleje muzealne wykonujące przewozy po własnych torach również powinny być wyłączone z zakresu niniejszej dyrektywy.***

Poprawka 10

Wniosek dotyczący dyrektywy
Punkt 6 preambuły

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(6) W celu zapewnienia przyszłego rozwoju i efektywnego działania systemu kolei należy dokonać rozróżnienia między świadczeniem usług transportowych oraz administrowaniem infrastrukturą. W tej sytuacji niezbędne jest odrębne zarządzanie tymi dwiema działalnościami i odrębna rachunkowość.	(6) W celu zapewnienia przyszłego rozwoju i efektywnego działania systemu kolei należy dokonać rozróżnienia między świadczeniem usług transportowych oraz administrowaniem infrastrukturą. W tej sytuacji niezbędne jest we wszystkich przypadkach odrębne zarządzanie tymi dwiema działalnościami i odrębna rachunkowość***, prowadzone w sposób przejrzysty, pozwalający na uniknięcie sytuacji, w której środki publiczne mogą być przekierowywane na inną działalność handlową***.

Uzasadnienie

Jest to jedyny sposób przejrzystego działania, pozwalający na rozwój bardziej konkurencyjnego i dostępnego rynku.

Poprawka 11

Wniosek dotyczący dyrektywy
Punkt 6 a preambuły (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	(6a) Należy zapewnić bezwzględne oddzielenie rachunkowości zarządcy infrastruktury od rachunkowości przedsiębiorstwa kolejowego. Fundusze publiczne przydzielane na jeden z obszarów działalności nie powinny być przenoszone na drugi z nich. Zakaz ten

musi znaleźć wyraźne odzwierciedlenie w zasadach rachunkowości w poszczególnych obszarach działalności. Państwo członkowskie i krajowy organ regulacyjny powinny zapewnić skuteczne egzekwowanie tego zakazu.

Uzasadnienie

W odniesieniu do przepływów środków publicznych między zarządcą infrastruktury a przedsiębiorstwem kolejowym konieczne jest zapewnienie większej przejrzystości.

Poprawka 12

Wniosek dotyczący dyrektywy
Punkt 6 b preambuły (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	(6b) Wszyscy operatorzy kolejowi, niezależnie od przyjętego przez nich modelu przedsiębiorstwa, powinni przestrzegać przepisów prawa w zakresie ochrony socjalnej i zdrowia, aby uniknąć dumpingu socjalnego i nieuczciwej konkurencji.

Uzasadnienie

Konkurencja na rynku kolejowym nie powinna być tworzona kosztem warunków pracy i ochrony socjalnej pracowników. Przestrzeganie ustawodawstw krajowych w zakresie ochrony socjalnej i zdrowia powinno być zapewnione w przypadku wszystkich operatorów, niezależnie od ich modelu przedsiębiorstwa.

Poprawka 13

Wniosek dotyczący dyrektywy
Punkt 6 c preambuły (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	(6c) Aby transport kolejowy stał się konkurencyjny w stosunku do transportu drogowego, należy ujednolicić różne przepisy krajowe, takie jak zasady bezpieczeństwa transportu kolejowego,

standaryzację i stosowanie dokumentów towarzyszących, regulacje dotyczące składu pociągów i odnośnej dokumentacji, standaryzację sygnałów i oznaczeń stosowanych w ruchu kolejowym, standaryzację działań i kontroli w związku z transportem ładunków niebezpiecznych oraz jednolite procedury rejestracji i kontrolę transportu odpadów.

Poprawka 14

Wniosek dotyczący dyrektywy
Punkt 10 a preambuły (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	(10a) Unia powinna zbadać alternatywne źródła finansowania europejskich projektów kolejowych za pomocą innowacyjnych instrumentów finansowych, takich jak unijne obligacje projektowe, aby sprzyjać prywatnym inwestycjom oraz zwiększyć dostęp do kapitału wysokiego ryzyka. Na tej samej zasadzie należy zapewnić atrakcyjność rynku kolejowego dla alternatywnych inwestorów prywatnych za pośrednictwem jasnych i przejrzystych ram prawnych.

Uzasadnienie

Brak finansowania jest jednym z głównych powodów trudnej sytuacji kolei europejskich. Należy opracować alternatywne strategie i źródła finansowania. Należy zwłaszcza zwiększyć finansowanie infrastruktury. Państwa członkowskie przydzielające środki finansowe na własną infrastrukturę muszą również mieć gwarancję, że środki te nie zostaną wykorzystane na cele niezwiązane z celami infrastrukturalnymi.

Poprawka 15

Wniosek dotyczący dyrektywy
Punkt 10 b preambuły (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	(10b) Państwa członkowskie i zarządcy

	infrastruktury powinni mieć możliwość finansowania inwestycji infrastrukturalnych w inny sposób niż za pośrednictwem bezpośredniego finansowania przez państwo, np. korzystając z finansowania z sektora prywatnego.

Uzasadnienie

Należy odnieść się do możliwości tworzenia zarządców infrastruktury i prowadzenia przez nich działalności w oparciu o alternatywne modele finansowania, za pośrednictwem których mogliby oni czerpać środki z sektora prywatnego. Ma to podstawowe znaczenie dla ochrony istniejących mechanizmów finansowania w państwach członkowskich.

Poprawka 16

Wniosek dotyczący dyrektywy
Punkt 11 preambuły

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(11) Efektywny sektor towarowy, zwłaszcza przewozów zagranicznych, wymaga działań zmierzających do otwarcia ***rynku***.	(11) Efektywny sektor ***pasażerski i*** towarowy, zwłaszcza przewozów zagranicznych ***i w przypadkach, gdy różna szerokość torów w dalszym ciągu stanowi fizyczną przeszkodę dla konkurencji***, wymaga ***pilnych*** działań zmierzających do otwarcia ***rynków w poszczególnych państwach członkowskich oraz stworzenia konkurencyjności***.

Uzasadnienie

Różna szerokość torów, np. między Francją a Hiszpanią, stanowi konkretną fizyczną przeszkodę dla konkurencji, która zwiększa i tak już znaczne przeszkody regulacyjne istniejące w sektorze kolejowym. Transport kolejowy jest jednym z kilku sektorów, w których jednolity rynek nie został jeszcze urzeczywistniony. Proces otwierania rynków powinien więc objąć swoim zakresem liberalizację krajowych usług kolejowych. Do osiągnięcia efektywności konieczny jest rynek, na którym panuje konkurencja.

Poprawka 17

Wniosek dotyczący dyrektywy
Punkt 14 preambuły

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(14) Wprowadzenie nowych, powszechnie dostępnych, międzynarodowych przewozów pasażerskich ze stacjami pośrednimi ***nie*** powinno ***być wykorzystywane do otwarcia rynku krajowych przewozów pasażerskich, lecz skupiać się jedynie*** na tych stacjach, które na danej trasie międzynarodowej spełniają funkcję pomocniczą. Głównym celem ***nowych*** przewozów powinien być transport osób na trasie międzynarodowej. Przy ustalaniu, czy taki jest główny cel danego przewozu, powinno brać się pod uwagę kryteria takie, jak proporcje obrotu i proporcje natężenia ruchu, wynikające z transportu pasażerów na trasach krajowych w stosunku do pasażerów na trasach międzynarodowych, oraz długość trasy. Ustalenie to powinno być dokonywane przez odpowiedni krajowy organ regulacyjny na wniosek zainteresowanej strony.	(14) Wprowadzenie nowych, powszechnie dostępnych, międzynarodowych przewozów pasażerskich ze stacjami pośrednimi powinno ***skupiać się*** na tych stacjach, które na danej trasie międzynarodowej spełniają funkcję pomocniczą. Głównym celem ***takich*** przewozów powinien być transport osób na trasie międzynarodowej. Przy ustalaniu, czy taki jest główny cel danego przewozu, powinno brać się pod uwagę kryteria takie, jak proporcje obrotu i proporcje natężenia ruchu, wynikające z transportu pasażerów na trasach krajowych w stosunku do pasażerów na trasach międzynarodowych, oraz długość trasy. Ustalenie to powinno być dokonywane przez odpowiedni krajowy organ regulacyjny na wniosek zainteresowanej strony.

Uzasadnienie

Dzięki tej poprawce tekst jest bardziej otwarty i aktualny.

Poprawka 18

Wniosek dotyczący dyrektywy
Punkt 15 a preambuły (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	(15a) W rozporządzeniu (WE) nr 1370/2007 umożliwiono państwom członkowskim zapewnienie pracownikom zachowania praw socjalnych w ramach rozdzielenia świadczenia usług transportowych i zarządzania

infrastrukturą, które może pociągać za sobą przejęcie przedsiębiorstw.

Poprawka 19

Wniosek dotyczący dyrektywy
Punkt 16 preambuły

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(16) Otwarcie międzynarodowych przewozów pasażerskich na konkurencję może mieć wpływ na organizację i finansowanie kolejowych przewozów pasażerskich, świadczonych na podstawie publicznej umowy o świadczenie usług publicznych. Państwa członkowskie powinny mieć możliwość ograniczenia prawa dostępu do rynku, w przypadkach gdy prawo to zagroziłoby równowadze ekonomicznej wspomnianych umów o świadczenie usług publicznych oraz gdy właściwy organ regulacyjny, o którym mowa w art. 55 niniejszej dyrektywy, ***wydał*** na to zgodę na podstawie obiektywnej analizy ekonomicznej, na wniosek właściwych organów, które zawarły umowę o świadczenie usług publicznych.	(16) Otwarcie międzynarodowych przewozów pasażerskich na konkurencję może mieć wpływ na organizację i finansowanie kolejowych przewozów pasażerskich, świadczonych na podstawie publicznej umowy o świadczenie usług publicznych. Państwa członkowskie powinny mieć możliwość ograniczenia prawa dostępu do rynku, w przypadkach gdy prawo to zagroziłoby równowadze ekonomicznej wspomnianych umów o świadczenie usług publicznych oraz gdy właściwy organ regulacyjny, o którym mowa w art. 55 ***i, w stosownym przypadku, sieć organów regulacyjnych, o której mowa w art. 57*** niniejszej dyrektywy, ***wydały*** na to zgodę na podstawie obiektywnej analizy ekonomicznej, na wniosek właściwych organów, które zawarły umowę o świadczenie usług publicznych.

Uzasadnienie

Poprawka ta ma na celu rozszerzenie zakresu stosowania przepisu na krajowe przewozy pasażerskie. Ma też na celu umożliwienie działania sieci organów regulacyjnych, jeżeli okaże się to konieczne.

Poprawka 20

Wniosek dotyczący dyrektywy
Punkt 18 a preambuły (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	(18a) Rozwój sytuacji na rynku pokazał,

że najważniejszym zadaniem jest wzmocnienie roli organów regulacyjnych. Jeśli mają one odgrywać główną rolę w zapewnianiu uczciwego otoczenia ze sprawiedliwymi warunkami dostępu, muszą one otrzymywać środki finansowe oraz dysponować odpowiednim personelem i wyposażeniem.

Poprawka 21

Projekt rezolucji legislacyjnej
Punkt 18 b preambuły (nowy)

Projekt rezolucji legislacyjnej	*Poprawka*
	(18b) Mając na uwadze, że krajowy organ regulacyjny powinien być niezależnym organem regulacyjnym, mającym uprawnienia do podejmowania działań z własnej inicjatywy i uprawnienia dochodzeniowe, a także zdolnym do wydawania opinii i wykonalnych decyzji, aby zapewnić otwarty rynek bez barier, oparty na wolnej i niezakłóconej konkurencji.

Poprawka 22

Wniosek dotyczący dyrektywy
Punkt 19 preambuły

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(19) Organ regulacyjny powinien działać w sposób pozwalający uniknąć wszelkich konfliktów interesów oraz wszelkiego ewentualnego zaangażowania w zawieranie umów o świadczenie usług publicznych, o których mowa. Należy rozszerzyć kompetencje organu regulacyjnego, tak aby umożliwić mu określanie celu przewozu międzynarodowego i, w stosownych przypadkach, potencjalnego wpływu ekonomicznego na obowiązujące umowy o	(19) Organ regulacyjny powinien działać w sposób pozwalający uniknąć wszelkich konfliktów interesów oraz wszelkiego ewentualnego zaangażowania w zawieranie umów o świadczenie usług publicznych, o których mowa***, bez uszczerbku dla możliwości finansowania tego organu przez państwo z ogólnego budżetu państwa lub z opłat pobieranych od sektora kolejowego, a informacje na ten temat powinny być podawane do publicznej wiadomości***. Należy rozszerzyć

świadczenie usług publicznych.	kompetencje organu regulacyjnego, tak aby umożliwić mu określanie celu przewozu międzynarodowego i, w stosownych przypadkach, potencjalnego wpływu ekonomicznego na obowiązujące umowy o świadczenie usług publicznych.

Uzasadnienie

W dyrektywie ustanawia się niezależny organ regulacyjny, ale nie mówi się o jego finansowaniu. Ze względu na przejrzystość należy wprowadzić bezpośrednie nawiązanie do potencjalnych źródeł finansowania, którymi mogą być środki publiczne lub opłaty wnoszone przez branżę, ale informacja taka powinna być podana do publicznej wiadomości.

Poprawka 23

Wniosek dotyczący dyrektywy
Punkt 19 a preambuły (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	(19a) Krajowy organ regulacyjny powinien być w pełni niezależny w swojej organizacji, decyzjach finansowych, strukturach prawnych i podejmowaniu decyzji od któregokolwiek zarządcy infrastruktury, organu pobierającego opłaty, organu alokującego lub wnioskodawcy. Krajowy organ regulacyjny musi dysponować niezbędnym potencjałem administracyjnym pod względem pracowników i zasobów w celu zapewnienia otwartego i przejrzystego rynku kolejowego. Wymagana liczba pracowników powinna być bezpośrednio związana z potrzebami rynkowymi i zmieniania odpowiednio do nich. Organ ten powinien mieć obowiązek podejmować decyzje dotyczące wszelkich skarg, działać z własnej inicjatywy, prowadzić dochodzenia w przypadkach sporów oraz monitorować rozwój rynku. Departament regulacyjny Komisji powinien zapewniać mu wsparcie. Ponadto krajowy organ regulacyjny powinien prowadzić dostępną dla Komisji bazę danych zawierającą jego projekty decyzji.

Uzasadnienie

Ten punkt preambuły jest spójny z zaproponowanymi poprawkami do art. 55-57, których celem jest wzmocnienie roli i kompetencji organów regulacyjnych. Proponuje się utworzenie w ramach Komisji Europejskiej (DG MOVE, DG COMP, a najlepiej poprzez połączenie obydwu dyrekcji) departamentu regulacyjnego w celu zapewniania porad, wytycznych i szkoleń krajowym organom regulacyjnym w realizacji ich zadań i wsparcia w pozyskiwaniu niezbędnych zasobów (ludzkich, finansowych, intelektualnych).

Poprawka 24

Wniosek dotyczący dyrektywy
Punkt 21 preambuły

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(21) Krajowe organy regulacyjne powinny ***wymieniać się informacjami i,*** o ile w poszczególnych przypadkach zaistnieje taka potrzeba, koordynować zasady i praktykę oceniania, czy zagrożona jest równowaga ekonomiczna umów o świadczenie usług publicznych. W oparciu o zdobyte doświadczenia powinny one stopniowo opracowywać wytyczne w tym zakresie.	(21) Krajowe organy regulacyjne powinny ***utworzyć sieć, pod auspicjami Komisji, aby zacieśnić wzajemną współpracę dzięki opracowaniu wspólnych zasad oraz wymianie najlepszych praktyk i informacji. Powinny one również,*** o ile w poszczególnych przypadkach zaistnieje taka potrzeba, koordynować zasady i praktykę oceniania, czy zagrożona jest równowaga ekonomiczna umów o świadczenie usług publicznych. W oparciu o zdobyte doświadczenia powinny one stopniowo opracowywać ***na szczeblu europejskim wspólne*** wytyczne w tym zakresie.

Uzasadnienie

Ten punkt preambuły jest spójny z zaproponowanymi poprawkami do art. 55-57, których celem jest wzmocnienie roli i niezależności organów regulacyjnych oraz zacieśnienie współpracy między krajowymi organami regulacyjnymi.

Poprawka 25

Wniosek dotyczący dyrektywy
Punkt 21 preambuły

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(21) Krajowe organy regulacyjne powinny wymieniać się informacjami i, o ile w	(21) Krajowe organy regulacyjne powinny wymieniać się informacjami i ***najlepszymi***

poszczególnych przypadkach zaistnieje taka potrzeba, koordynować zasady i praktykę oceniania, czy zagrożona jest równowaga ekonomiczna umów o świadczenie usług publicznych. W oparciu o zdobyte doświadczenia powinny one stopniowo opracowywać wytyczne w tym zakresie.	***praktykami i***, o ile w poszczególnych przypadkach zaistnieje taka potrzeba, koordynować zasady i praktykę oceniania, czy zagrożona jest równowaga ekonomiczna umów o świadczenie usług publicznych. W oparciu o zdobyte doświadczenia powinny one stopniowo opracowywać wytyczne w tym zakresie. ***W oparciu o doświadczenia z działaniem tej sieci organów regulacyjnych Komisja powinna przedstawić wniosek ustawodawczy dotyczący utworzenia europejskiego organu regulacyjnego.***

Poprawka 26

Wniosek dotyczący dyrektywy
Punkt 22 preambuły

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(22) W celu zapewnienia uczciwej konkurencji pomiędzy przedsiębiorstwami kolejowymi należy ***dokonać rozróżnienia między*** świadczeniem usług transportowych ***a*** eksploatacją obiektów infrastruktury usługowej. ***W tej sytuacji, konieczne jest, aby zarządzać tymi dwoma rodzajami działalności niezależnie, w ramach oddzielnych podmiotów prawnych. Niezależność taka nie musi wiązać się z utworzeniem oddzielnego podmiotu lub przedsiębiorstwa dla każdego obiektu infrastruktury usługowej***.	(22) W celu zapewnienia uczciwej konkurencji pomiędzy przedsiębiorstwami kolejowymi należy ***zapewnić przejrzyste i niedyskryminacyjne zarządzanie*** świadczeniem usług transportowych ***i*** eksploatacją obiektów infrastruktury usługowej. ***Organ regulacyjny powinien dopilnować, by zarządzanie to było przejrzyste i niedyskryminacyjne zgodnie z procedurami określonymi w niniejszej dyrektywie***.

Uzasadnienie

Całkowite rozdzielenie usług transportowych nie musi prowadzić do uczciwej konkurencji między tymi rodzajami działalności. Tymczasem pociągnie ono za sobą dodatkowe koszty organizacyjne, wzrost biurokracji i zwiększenie obciążeń administracyjnych. Będzie to miało negatywny wpływ na konkurencyjność kolei w porównaniu z innymi rodzajami transportu.

Poprawka 27

Wniosek dotyczący dyrektywy
Punkt 23 preambuły

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(23) W celu zapewnienia świadczenia niezawodnych i właściwych usług konieczne jest zagwarantowanie, że przedsiębiorstwa kolejowe spełniać będą zawsze pewne wymagania w zakresie dobrej reputacji, zdolności finansowej oraz kwalifikacji zawodowych.	(23) W celu zapewnienia świadczenia niezawodnych i właściwych usług konieczne jest zagwarantowanie, że przedsiębiorstwa kolejowe spełniać będą zawsze pewne wymagania w zakresie dobrej reputacji, zdolności finansowej**,** ***standardów socjalnych*** oraz kwalifikacji zawodowych.

Poprawka 28

Wniosek dotyczący dyrektywy
Punkt 24 preambuły

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(24) W celu ochrony klientów oraz osób trzecich ***ważne*** jest zapewnienie, aby przedsiębiorstwa kolejowe zostały dostatecznie ubezpieczone od odpowiedzialności cywilnej.	(24) W celu ochrony klientów oraz osób trzecich ***konieczne*** jest zapewnienie, aby przedsiębiorstwa kolejowe zostały dostatecznie ubezpieczone od odpowiedzialności cywilnej. ***Należy również dać tym przedsiębiorstwom możliwość ubezpieczania się od odpowiedzialności cywilnej w przypadku wypadków, za pośrednictwem gwarancji udzielanych przez banki lub inne przedsiębiorstwa, pod warunkiem że takie ubezpieczenie będzie oferowane na warunkach rynkowych, nie będzie skutkować pomocą państwa i nie będzie zawierać elementów dyskryminacji innych przedsiębiorstw kolejowych.***

Uzasadnienie

Przedsiębiorstwa kolejowe powinny mieć możliwość swobodnego stosowania różnych proporcjonalnych opcji z zakresu odpowiedzialności cywilnej, ponieważ w różnych sieciach kolejowych występują różne poziomy ryzyka. W wielu państwach członkowskich takie opcje, jak adekwatność kapitału własnego lub gwarancje bankowe są skutecznie wykorzystywane do ubezpieczania od odpowiedzialności cywilnej.

Poprawka 29

Wniosek dotyczący dyrektywy
Punkt 25 preambuły

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(25) ***Przedsiębiorstwo*** kolejowe ***powinno*** być również zobowiązane do przestrzegania przepisów krajowych i Unii w zakresie świadczenia usług kolejowych, stosowanych w sposób niedyskryminacyjny, mających zapewnić prowadzenie przez ***przedsiębiorstwo*** działalności na szczególnym obszarze kolei w warunkach pełnego bezpieczeństwa i z ***należytym*** uwzględnieniem ochrony zdrowia***, warunków socjalnych*** oraz praw pracowników i konsumentów.	(25) ***Wszystkie przedsiębiorstwa*** kolejowe ***powinny*** być również zobowiązane do przestrzegania ***zarówno*** przepisów krajowych***, jak i przepisów*** Unii w zakresie świadczenia usług kolejowych, stosowanych w sposób niedyskryminacyjny, mających zapewnić prowadzenie przez ***przedsiębiorstwa*** działalności na szczególnym obszarze kolei w warunkach pełnego bezpieczeństwa i z ***pełnym*** uwzględnieniem ***istniejących obowiązków dotyczących warunków socjalnych,*** ochrony zdrowia oraz praw pracowników i konsumentów.

Uzasadnienie

Przedsiębiorstwa kolejowe muszą w pełni respektować istniejące przepisy dotyczące ochrony zdrowia, praw pracowników i warunków socjalnych.

Poprawka 30

Wniosek dotyczący dyrektywy
Punkt 25 preambuły

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(25) Przedsiębiorstwo kolejowe powinno być również zobowiązane do przestrzegania przepisów krajowych i Unii w zakresie świadczenia usług kolejowych, stosowanych w sposób niedyskryminacyjny, mających zapewnić prowadzenie przez przedsiębiorstwo działalności na ***szczególnym obszarze*** kolei w warunkach pełnego bezpieczeństwa i z należytym uwzględnieniem ochrony zdrowia, warunków socjalnych oraz praw pracowników i konsumentów.	(25) Przedsiębiorstwo kolejowe powinno być również zobowiązane do przestrzegania przepisów krajowych i Unii w zakresie świadczenia usług kolejowych, stosowanych w sposób niedyskryminacyjny, mających zapewnić prowadzenie przez przedsiębiorstwo działalności na ***wszystkich obszarach*** kolei w warunkach pełnego bezpieczeństwa i z należytym uwzględnieniem ochrony zdrowia, warunków socjalnych oraz praw pracowników i konsumentów.

Uzasadnienie

Jasne jest, że warunki, o których mowa, muszą być spełnione w każdym przypadku.

Poprawka 31

Wniosek dotyczący dyrektywy
Punkt 26 a preambuły (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	(26a) Nadal zbyt często zdarzają się przypadki nieuzasadnionego utrudniania przyznawania licencji przedsiębiorstwom kolejowym na wykorzystywanie taboru, co zaburza dostęp do rynku. W związku z tym przyznanie Europejskiej Agencji Kolejowej szerokich uprawnień w tym zakresie jest odpowiednim posunięciem. Wzywa się zatem Komisję, aby w ramach przeglądu rozporządzenia (WE) nr 881/2004 zbadała możliwości rozszerzenia zakresu uprawnień Europejskiej Agencji Kolejowej w tym kontekście.

Uzasadnienie

Nie zawsze jest łatwo przedsiębiorstwom kolejowym uzyskać dostęp do rynku kolejowego w państwie członkowskim. W ramach planowanego przeglądu rozporządzenia regulującego funkcjonowanie Europejskiej Agencji Kolejowej należy jej przypisać szerszy zakres uprawnień do ściślejszego monitorowania postępowania państw członkowskich, które blokują dostęp do rynku w sposób pośredni za pomocą polityki przyznawania licencji, oraz do podejmowania działań przeciwko takiemu postępowaniu. Wzywa się Komisję do przeanalizowania również tej możliwości.

Poprawka 32

Wniosek dotyczący dyrektywy
Punkt 27 preambuły

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(27) Aby zapewnić wszystkim przedsiębiorstwom kolejowym przejrzystość i wolny od dyskryminacji dostęp do infrastruktury kolejowej i usług na rzecz przedsiębiorstw kolejowych,	(27) Aby zapewnić wszystkim przedsiębiorstwom kolejowym przejrzystość i wolny od dyskryminacji dostęp do infrastruktury kolejowej i usług na rzecz przedsiębiorstw kolejowych,

wszystkie informacje wymagane przy wykorzystywaniu uprawnień do dostępu mają zostać opublikowane w regulaminie sieci.	wszystkie informacje wymagane przy wykorzystywaniu uprawnień do dostępu mają zostać opublikowane w regulaminie sieci ***w formie dostępnej dla osób niepełnosprawnych i o ograniczonej sprawności ruchowej***.

Uzasadnienie

Należy postępować tak samo jak w przypadku innych przyjętych inicjatyw i zapewnić dostęp we wszystkich formach, aby uniknąć dyskryminacji osób niepełnosprawnych.

Poprawka 33

Wniosek dotyczący dyrektywy
Punkt 35 preambuły

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(35) Każdy system pobierania opłat będzie wysyłać sygnały ekonomiczne do użytkowników. Jest ważne, żeby te sygnały dla przedsiębiorstw kolejowych były spójne i prowadziły je do podejmowania racjonalnych decyzji.	(35) Każdy system pobierania opłat będzie wysyłać sygnały ekonomiczne do użytkowników. Jest ważne, żeby te sygnały dla przedsiębiorstw kolejowych były spójne i ***jasne oraz*** prowadziły je do podejmowania racjonalnych ***i zrównoważonych*** decyzji.

Poprawka 34

Wniosek dotyczący dyrektywy
Punkt 40 a preambuły (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	(40a) Należy udzielać wsparcia wnioskodawcom oferującym usługi z zakresu przewozu ładunków jednowagonowych, aby zwiększać potencjał rynku w zakresie nowych klientów usług kolejowych. Ważne jest zatem, aby wnioskodawcy ci byli uwzględniani przez zarządcę infrastruktury podczas udzielania zdolności przepustowej w celu umożliwienia im czerpania pełnych korzyści z tych ram prawnych i

	zwiększania udziału kolei w rynku w nowych sektorach.

Poprawka 35

Wniosek dotyczący dyrektywy
Punkt 50 preambuły

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(50) Duże znaczenie ma zapewnienie lepszej koordynacji systemów alokacji, tak aby poprawić atrakcyjność kolei dla przewozów korzystających z sieci więcej niż jednego zarządcy infrastruktury, szczególnie w ruchu międzynarodowym.	(50) Duże znaczenie ma zapewnienie lepszej koordynacji systemów alokacji, tak aby poprawić atrakcyjność kolei dla przewozów korzystających z sieci więcej niż jednego zarządcy infrastruktury, szczególnie w ruchu międzynarodowym. ***W tym kontekście pożądane wydaje się utworzenie z biegiem czasu europejskiego organu regulacyjnego.***

Uzasadnienie

W poprawce tej podkreślono korzyść płynącą z utworzenia z biegiem czasu europejskiego organu regulacyjnego.

Poprawka 36

Wniosek dotyczący dyrektywy
Punkt 53 preambuły

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(53) ***Inwestowanie*** w infrastrukturę kolejową jest ***konieczne***, a systemy pobierania opłat za infrastrukturę powinny stwarzać zarządcom infrastruktury zachęty do tego, by prowadzenie odpowiednich inwestycji było atrakcyjne ekonomicznie.	(53) ***Większy poziom inwestycji*** w infrastrukturę kolejową **–** ***zwłaszcza w istniejącą infrastrukturę –*** jest ***konieczny***, a systemy pobierania opłat za infrastrukturę powinny stwarzać zarządcom infrastruktury zachęty do tego, by prowadzenie odpowiednich inwestycji było atrakcyjne ekonomicznie ***i zrównoważone środowiskowo***.

Poprawka 37

Wniosek dotyczący dyrektywy
Punkt 58 a preambuły (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	(58a) W celu zwiększenia proporcji kolejowego transportu towarów i pasażerów w stosunku do innych środków transportu pożądane jest, by państwa członkowskie w ramach internalizacji kosztów zewnętrznych dopilnowały tego, by zróżnicowane opłaty nie wywierały niepożądanego wpływu na równowagę finansową zarządcy infrastruktury. Jeśli zarządca infrastruktury miałby jednak ponieść stratę z powodu tego zróżnicowania, zaleca się, by państwa członkowskie odpowiednio dostosowały tę różnicę, mając na uwadze przepisy dotyczące pomocy państwa.

Poprawka 38

Wniosek dotyczący dyrektywy
Punkt 59 preambuły

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(59) Rozwój transportu kolejowego należy realizować przez zastosowanie, między innymi, dostępnych instrumentów Unii Europejskiej, przy zachowaniu już ustalonych priorytetów.	***skreślony***

Uzasadnienie

W celu zapewnienia Europejczykom lepszego stanowienia prawa i czytelności tego prawa możliwe jest skreślenie znacznej liczby punktów preambuły.

Poprawka 39

Wniosek dotyczący dyrektywy
Punkt 61 preambuły

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(61) Pożądane jest, żeby przedsiębiorstwom kolejowym i zarządcy infrastruktury stwarzano zachęty do minimalizacji występowania zakłóceń na sieci.	***skreślony***

Uzasadnienie

W celu zapewnienia Europejczykom lepszego stanowienia prawa i czytelności tego prawa możliwe jest skreślenie znacznej liczby punktów preambuły.

Poprawka 40

Wniosek dotyczący dyrektywy
Punkt 62 preambuły

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(62) Alokacja zdolności przepustowej jest związana z pewnym kosztem dla zarządcy infrastruktury, który powinien zostać pokryty.	***skreślony***

Uzasadnienie

W celu zapewnienia Europejczykom lepszego stanowienia prawa i czytelności tego prawa możliwe jest skreślenie znacznej liczby punktów preambuły.

Poprawka 41

Wniosek dotyczący dyrektywy
Punkt 63 preambuły

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(63) Efektywne zarządzanie oraz sprawiedliwe i niedyskryminacyjne wykorzystanie infrastruktury kolejowej wymagają powołania ***organu regulacyjnego, który ocenia*** stosowanie przepisów określonych w niniejszej dyrektywie i ***który działa jako organ odwoławczy***, jednak z możliwością kontroli	(63) Efektywne zarządzanie oraz sprawiedliwe i niedyskryminacyjne wykorzystanie infrastruktury kolejowej wymagają powołania ***krajowych organów regulacyjnych, nadzorujących*** stosowanie przepisów określonych w niniejszej dyrektywie i ***działających jako organy odwoławcze***, jednak z możliwością kontroli

sądowej ***jego orzeczenia***.	sądowej ***ich orzeczeń***.

Uzasadnienie

Celem poprawki jest uściślenie tekstu.

Poprawka 42

Wniosek dotyczący dyrektywy
Punkt 65 preambuły

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(65) ***Komisja powinna posiadać uprawnienia do dostosowywania załączników do niniejszej dyrektywy. Ponieważ środki te mają zakres ogólny i mają na celu zmianę innych niż istotne elementów niniejszej dyrektywy, konieczne jest ich przyjęcie jako aktów delegowanych zgodnie z art. 290 Traktatu.***	(65) ***Aby zagwarantować udzielanie określonych informacji dotyczących monitorowania rynku kolejowego, wskazać określone szczegóły regulaminu sieci, określić bezpośrednie koszty ruchu pociągów, wskazać określone kryteria opłat zróżnicowanych w zależności od powodowanego hałasu, wskazać określone kryteria tymczasowej obniżki opłat za infrastrukturę dla pociągów wyposażonych w europejski system sterowania pociągiem, wskazać określone kryteria planu wydajności, szczegółowo określić kryteria dotyczące ustanowienia wymogów mających zastosowanie do wnioskodawców, określić harmonogram procesu alokacji zdolności przepustowej, określić szczegóły sprawozdań obowiązkowych, które muszą zostać przedłożone organowi regulacyjnemu, oraz opracować wspólne kryteria i praktyki organów regulacyjnych dotyczące podejmowania decyzji zgodnie z niniejszą dyrektywą, należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjęcia aktów na mocy art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej w odniesieniu do kryteriów i procedury mających służyć jako ramy monitorowania rynku, do niektórych elementów regulaminu sieci, niektórych zasad pobierania opłat, tymczasowej obniżki opłat za infrastrukturę dla pociągów wyposażonych w europejski***

system sterowania pociągiem, niektórych elementów planu wydajności, kryteriów obowiązujących w związku z wymogami dotyczącymi wnioskodawców ubiegających się o dostęp do infrastruktury, harmonogramu procesu alokacji, obowiązkowych sprawozdań oraz wspólnych zasad i praktyk dotyczących podejmowania decyzji przez organy regulacyjne. Szczególne znaczenie ma przeprowadzenie przez Komisję stosownych konsultacji podczas prac przygotowawczych, w tym na szczeblu ekspertów. Podczas przygotowania i sporządzania aktów delegowanych Komisja powinna zapewnić równoczesne, terminowe i odpowiednie przekazywanie stosownych dokumentów Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.

Uzasadnienie

Celem tej poprawki jest dokładniejsze określenie ram przekazywania uprawnień Komisji w odniesieniu do zmiany innych niż istotne elementów dyrektywy w określonym czasie. Jej tekst jest spójny ze wspólnymi ustaleniami międzyinstytucjonalnymi z 2011 r.

Poprawka 43

Wniosek dotyczący dyrektywy
Punkt 66 preambuły

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(66) ***Środki niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy powinny w zostać przyjęte zgodnie z decyzją Rady 1999/468/WE z dnia 28 czerwca 1999 r. ustanawiającą warunki wykonywania uprawnień wykonawczych przyznanych Komisji[1].***	(66) ***Aby zapewnić jednolite warunki wdrożenia art. 10 ust. 2, art. 11 ust. 4, art. 14 ust. 2 i art. 17 ust. 5 niniejszej dyrektywy, należy przyznać Komisji uprawnienia wykonawcze. Uprawnienia te powinny być wykonywane zgodnie z przepisami rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. ustanawiającego przepisy i zasady ogólne dotyczące trybu kontroli przez państwa członkowskie wykonywania uprawnień wykonawczych***

[1] Dz.U. L 184 z 17.7.1999, s. 23.

przez Komisję.

Uzasadnienie

Poprawka ta wprowadza odwołanie do nowego rozporządzenia dotyczącego aktów wykonawczych, które niedawno weszło w życie.

Poprawka 44

Wniosek dotyczący dyrektywy
Punkt 71 a preambuły (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	(71a) W związku z rezolucjami Parlamentu Europejskiego z dnia 12 lipca 2007 r. i 11 czerwca 2010 r. oraz w związku z wdrożeniem dyrektywy 2001/12 Komisja powinna przed końcem 2012 r. przedstawić wniosek ustawodawczy w sprawie rozdzielenia zarządcy infrastruktury i operatora. Ponieważ sektor kolejowy jak dotąd nie został w pełni otwarty, Komisja powinna przedstawić w wyżej wspomnianym terminie wniosek ustawodawczy w sprawie otwarcia rynku.

Poprawka 45

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 2 – ustęp 3 – akapit pierwszy a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	Państwa członkowskie mogą ustalić zakres czasowy i terminy dla harmonogramu procesu alokacji zdolności przepustowej inne niż te, o których mowa w art. 43 ust. 2, w pkt 4 lit. b) załącznika VIII i pkt 3, 4 i 5 załącznika IX, w odniesieniu do międzynarodowych tras pociągów, które są ustalane we współpracy z zarządcami infrastruktury z krajów trzecich w obrębie sieci, w której rozstaw torów jest inny niż w obrębie

głównej sieci kolejowej w Unii.

Uzasadnienie

Poprawka ta umożliwia większą elastyczność przy alokacji zdolności przepustowej w przypadkach dotyczących międzynarodowych tras pociągów, które są ustalane we współpracy z krajami trzecimi w obrębie sieci, w której rozstaw torów jest inny niż w obrębie głównej sieci kolejowej w UE. Sytuacja ta dotyczy zwłaszcza krajów bałtyckich.

Poprawka 46

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 2 – ustęp 3 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	3a. Państwa członkowskie mogą wyłączyć ze stosowania art. 31 ust. 5 pojazdy wykorzystywane lub przeznaczone do wykorzystania na trasach z i do państw trzecich na linii, w której szerokość torów różni się od głównej sieci kolejowej w Unii.

Poprawka 47

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 3 – ustęp 1 – punkt 2

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(2) „zarządca infrastruktury” oznacza każdy organ lub przedsiębiorstwo, które są odpowiedzialne w szczególności za założenie infrastruktury kolejowej, zarządzanie nią i utrzymywanie infrastruktury kolejowej, w tym za zarządzanie ruchem i urządzenia bezpiecznej kontroli jazdy i urządzenia srk; funkcje zarządcy infrastruktury ***na sieci lub części sieci mogą być przydzielane różnym organom lub przedsiębiorstwom***;	(2) „zarządca infrastruktury” oznacza każdy organ lub przedsiębiorstwo, które są odpowiedzialne w szczególności za założenie infrastruktury kolejowej, zarządzanie nią i utrzymywanie infrastruktury kolejowej, w tym za zarządzanie ruchem i urządzenia bezpiecznej kontroli jazdy i urządzenia srk, ***zgodnie z obowiązującymi przepisami bezpieczeństwa; najważniejsze*** funkcje zarządcy infrastruktury ***są następujące: podejmowanie decyzji dotyczących przydzielania tras pociągów, w tym zarówno określanie, jak i ocena dostępności, przydzielanie poszczególnych***

	tras pociągów oraz podejmowanie decyzji dotyczących pobierania opłat za infrastrukturę, w tym ustalanie i ściąganie opłat, a także inwestycje w infrastrukturę;

Poprawka 48

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 3 – ustęp 1 – punkt 2 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	(2a) „organ regulacyjny" oznacza organ, który w państwie członkowskim nadzoruje prawidłowe wdrożenie odpowiednich regulacji, który w żaden sposób nie jest zaangażowany w tworzenie strategii politycznych i jest w zupełności niepowiązany z przedsiębiorstwami, w szczególności przedsiębiorstwami, o których mowa w pkt 1 i 2;

Poprawka 49

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 3 – ustęp 1 – punkt 3

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(3) „infrastruktura kolejowa" oznacza wszystkie elementy wymienione w ***wykazie przedstawionym w załączniku I; A do rozporządzenia Komisji (EWG) nr 2598/70 z dnia 18 grudnia 1970 r., które wyszczególnia elementy, jakie powinny zostać ujęte w poszczególnych pozycjach schematów księgowania zaprezentowanych w załączniku I do rozporządzenia (EWG) nr 1108/70 z dnia 4 czerwca 1970, które ze względów klarowności zostały umieszczone w*** załączniku I do niniejszej dyrektywy;	(3) „infrastruktura kolejowa" oznacza wszystkie elementy wymienione w załączniku I do niniejszej dyrektywy;

Uzasadnienie

Dzięki skreśleniu odwołania do rozporządzenia 2598/70 załącznik I staje się wykazem

określającym termin „infrastruktura kolejowa” na potrzeby przedmiotowej dyrektywy.

Poprawka 50

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 3 – ustęp 1 – punkt 7

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(7) „przewozy o zasięgu regionalnym” oznaczają usługi transportowe, które mają zaspokoić potrzeby transportowe regionu;	(7) „przewozy o zasięgu regionalnym” oznaczają usługi transportowe, które mają zaspokoić potrzeby transportowe ***jednego*** regionu ***lub regionów granicznych***;

Uzasadnienie

Pojęcie regionu powinno być interpretowane w wymiarze geograficznym.

Poprawka 51

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 4 – ustęp 2 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	2a. Zarządca infrastruktury zarządza własnymi służbami IT, by mieć pewność, że szczególnie chronione informacje handlowe są odpowiednio zabezpieczone.

Uzasadnienie

Ważne jest, by każdy zarządca infrastruktury miał swój dział IT w celu zapewnienia autentycznej niezależności od organizacji patronackiej i innych firm.

Poprawka 52

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 4 – ustęp 2 b (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	2b. Państwa członkowskie dopilnowują tego, by przedsiębiorstwa kolejowe oraz zarządcy infrastruktury, którzy nie są w pełni niezależni od siebie nawzajem,

ponosili odpowiedzialność za własną politykę kadrową.

Uzasadnienie

Ze względu na to, że zarządcy infrastruktury muszą być w stanie podejmować niezależne decyzje, muszą być również w pełni odpowiedzialni za prowadzoną politykę kadrową. Istnieje niebezpieczeństwo, że warunek ten nie zostanie spełniony, jeśli ich polityka kadrowa nie będzie w pełni niezależna.

Poprawka 53

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 6

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
Artykuł 6	Artykuł 6
Rozdział rachunkowości	***Przejrzysty rozdział*** rachunkowości
1. Państwa członkowskie zapewniają, aby oddzielny rachunek zysków i strat oraz bilans były prowadzone i publikowane z jednej strony dla działalności gospodarczej w zakresie świadczenia usług transportowych przez przedsiębiorstwa kolejowe, a z drugiej strony dla działalności gospodarczej związanej z zarządzaniem infrastrukturą kolejową. Fundusze publiczne wypłacane na jeden z tych dwóch zakresów działalności nie są przenoszone na drugi z nich.	1. Państwa członkowskie zapewniają, aby oddzielny rachunek zysków i strat oraz bilans były prowadzone i publikowane z jednej strony dla działalności gospodarczej w zakresie świadczenia usług transportowych przez przedsiębiorstwa kolejowe, a z drugiej strony dla działalności gospodarczej związanej z zarządzaniem infrastrukturą kolejową. Fundusze publiczne wypłacane na jeden z tych dwóch zakresów działalności nie są przenoszone na drugi z nich.
2. Państwa członkowskie mogą zastrzec, że ten rozdział wymaga organizacji odrębnych działów w ramach jednego przedsiębiorstwa lub że infrastruktura i transport są zarządzane przez osobne podmioty.	2. Państwa członkowskie mogą zastrzec, że ten rozdział wymaga organizacji odrębnych działów w ramach jednego przedsiębiorstwa lub że infrastruktura i transport są zarządzane przez osobne podmioty***, aby zapewnić rozwój konkurencyjności, stałe inwestycje oraz opłacalność świadczenia usług w sektorze kolejowym***.
3. Państwa członkowskie zapewniają prowadzenie i publikowanie oddzielnego rachunku zysków i strat i bilansu, z jednej strony, związanych z towarowym transportem kolejowym, z drugiej zaś z	3. 3 Państwa członkowskie zapewniają prowadzenie i publikowanie oddzielnego rachunku zysków i strat i bilansu, z jednej strony, związanych z towarowym transportem kolejowym, z drugiej zaś z

działalnością związaną z zapewnieniem transportu osób. Fundusze publiczne wypłacone na działalność związaną z zapewnianiem transportu jako usługa publiczna muszą być wykazywane osobno dla każdej umowy o świadczenie usług publicznych w odpowiednich zestawieniach rachunkowych i nie są przenoszone do rodzajów działalności związanych ze świadczeniem innych usług transportowych lub jakiegokolwiek innego rodzaju działalności gospodarczej.

4. ***Rachunkowość*** dla poszczególnych zakresów działalności, o których mowa w ust. 1 i 3, jest prowadzona w sposób, który umożliwia monitorowanie ***zakazu przenoszenia funduszy publicznych wypłacanych na jeden z obszarów działalności na drugi z nich***.

działalnością związaną z zapewnieniem transportu osób. Fundusze publiczne wypłacone na działalność związaną z zapewnianiem transportu jako usługa publiczna muszą być wykazywane osobno dla każdej umowy o świadczenie usług publicznych w odpowiednich zestawieniach rachunkowych i nie są przenoszone do rodzajów działalności związanych ze świadczeniem innych usług transportowych lub jakiegokolwiek innego rodzaju działalności gospodarczej.

4. ***W celu zapewnienia pełnej przejrzystości kosztów infrastruktury rachunkowość*** dla poszczególnych zakresów działalności, o których mowa w ust. 1 i 3, jest prowadzona w sposób, który umożliwia monitorowanie ***zgodności z przepisami wcześniejszych ustępów oraz monitorowanie wykorzystania dochodu z opłat za infrastrukturę, nadwyżek z innych rodzajów działalności gospodarczej i funduszy publicznych i prywatnych wypłacanych zarządcy infrastruktury***. ***Dochody zarządcy infrastruktury nie są w żadnym wypadku wykorzystywane przez przedsiębiorstwo kolejowe ani organ czy przedsiębiorstwo kontrolujące przedsiębiorstwo kolejowe, ponieważ może to wzmocnić jego pozycję rynkową lub umożliwić mu uzyskanie przewagi gospodarczej w stosunku do innych przedsiębiorstw kolejowych. Przepis ten nie wpływa na zwrot zarządcy infrastruktury – pod nadzorem organu regulacyjnego zgodnie z art. 55 – wykorzystanego kapitału udostępnionego przez organ lub przedsiębiorstwo kontrolujące przedsiębiorstwo kolejowe, w tym na płatność odsetek w warunkach rynkowych.***

Poprawka 54

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 7

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
Artykuł 7	Artykuł 7
Niezależność podstawowych funkcji zarządcy infrastruktury	Niezależność podstawowych funkcji zarządcy infrastruktury
1. Państwa członkowskie zapewniają, aby funkcje wyznaczania równoważnego i niedyskryminacyjnego dostępu do infrastruktury***, wymienione w załączniku II,*** były powierzane organom lub firmom, które same nie świadczą żadnych kolejowych usług transportowych. Niezależnie od struktury organizacyjnej istnieje obowiązek wykazania, że cel ten został osiągnięty.	1. Państwa członkowskie zapewniają, aby funkcje wyznaczania równoważnego i niedyskryminacyjnego dostępu do infrastruktury ***zgodnie z art. 3 ust. 2*** były powierzane organom lub firmom, które same nie świadczą żadnych kolejowych usług transportowych. Niezależnie od struktury organizacyjnej istnieje obowiązek wykazania, że cel ten został osiągnięty.
Załącznik II może zostać zmieniony na podstawie zebranych doświadczeń zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 60.	
Państwa członkowskie mogą jednakże powierzyć przedsiębiorstwom kolejowym lub każdemu innemu organowi odpowiedzialność za przyczynianie się do rozwoju infrastruktury kolejowej, np. poprzez inwestycje, utrzymanie oraz fundusze.	Państwa członkowskie mogą jednakże powierzyć przedsiębiorstwom kolejowym lub każdemu innemu organowi odpowiedzialność za przyczynianie się do rozwoju infrastruktury kolejowej, np. poprzez inwestycje, utrzymanie oraz fundusze.
2. Jeżeli zarządca infrastruktury pod względem prawnym, organizacyjnym lub w zakresie podejmowania decyzji nie jest niezależny od któregokolwiek przedsiębiorstwa kolejowego, funkcje opisane w sekcjach 3 i 4, są wykonywane odpowiednio przez organ pobierający opłaty i przez organ alokujący, które są niezależne w swojej formie prawnej, organizacji i podejmowaniu decyzji od któregokolwiek przedsiębiorstwa kolejowego.	2. Jeżeli zarządca infrastruktury pod względem prawnym, organizacyjnym lub w zakresie podejmowania decyzji nie jest niezależny od któregokolwiek przedsiębiorstwa kolejowego, funkcje opisane w sekcjach 2 i 3, są wykonywane odpowiednio przez organ pobierający opłaty i przez organ alokujący, które są niezależne w swojej formie prawnej, organizacji i podejmowaniu decyzji od któregokolwiek przedsiębiorstwa kolejowego.
3. W przypadku gdy w przepisach rozdziału IV sekcje 2 i 3 jest mowa o podstawowych funkcjach zarządcy	3. W przypadku gdy w przepisach rozdziału IV sekcje 2 i 3 jest mowa o podstawowych funkcjach zarządcy

infrastruktury, są one rozumiane jako funkcje dotyczące organu pobierającego opłaty i organu alokującego w ramach ich odpowiednich kompetencji.	infrastruktury, są one rozumiane jako funkcje dotyczące organu pobierającego opłaty i organu alokującego w ramach ich odpowiednich kompetencji. ***3a. Komisja przedstawia nie później niż 31 grudnia 2012 r. wniosek dotyczący dyrektywy zawierający przepisy w zakresie rozdzielenia zarządzania infrastrukturą i działalności transportowej, jak również wniosek dotyczący otwarcia krajowego rynku przewozów pasażerskich, który nie odbiega od jakości kolejowych przewozów pasażerskich i zabezpiecza zobowiązania w zakresie świadczenia usługi publicznej.***

Poprawka 55

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 8

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
Artykuł 8	Artykuł 8
Solidne finansowanie zarządcy infrastruktury	Solidne finansowanie zarządcy infrastruktury
1. Państwa członkowskie rozwijają krajową infrastrukturę kolejową, uwzględniając w miarę potrzeb ogólne potrzeby Unii. W tym celu ogłaszają w terminie dwóch lat od wejścia w życie niniejszej dyrektywy strategię rozwoju infrastruktury kolejowej, mając na uwadze zaspokojenie przyszłych potrzeb w zakresie mobilności w oparciu o solidne i stabilne finansowanie systemu kolei. Strategia obejmuje okres co najmniej pięciu lat i podlega przedłużeniu na dalsze okresy.	1. Państwa członkowskie rozwijają krajową infrastrukturę kolejową, uwzględniając w miarę potrzeb ogólne potrzeby Unii. W tym celu ogłaszają w terminie dwóch lat od wejścia w życie niniejszej dyrektywy ***oraz po konsultacjach ze wszystkimi zainteresowanymi stronami i podmiotami, w tym odnośnymi władzami lokalnymi i regionalnymi, związkami zawodowymi, organizacjami branżowymi i przedstawicielami użytkowników,*** strategię rozwoju infrastruktury kolejowej, mając na uwadze zaspokojenie przyszłych potrzeb w zakresie mobilności w oparciu o solidne i stabilne finansowanie systemu kolei. Strategia obejmuje okres co najmniej siedmiu lat i podlega przedłużeniu na dalsze okresy.
2. W poszanowaniu przepisów art. 93, 107	2. W ***przypadku, gdy dochody nie***

i 108 Traktatu, państwa członkowskie ***mogą*** także ***zapewnić*** zarządcy infrastruktury finansowanie zgodnie z jego zadaniami, wielkością infrastruktury i wymogami finansowymi, w szczególności na pokrycie kosztów nowych inwestycji.

wystarczają na pokrycie potrzeb finansowych zarządcy infrastruktury, bez uszczerbku dla zasad pobierania opłat określonych w art. 31 i 32 niniejszej dyrektywy oraz w poszanowaniu przepisów art. 93, 107 i 108 Traktatu, państwa członkowskie ***zapewniają*** także zarządcy infrastruktury finansowanie zgodnie z jego zadaniami, wielkością infrastruktury i wymogami finansowymi, w szczególności na pokrycie kosztów nowych inwestycji.

3. W ramach ogólnej polityki ustalonej przez państwo oraz z uwzględnieniem strategii rozwoju infrastruktury kolejowej, o której mowa w ust. 1, zarządca infrastruktury przyjmuje plan operacyjny wraz z programami inwestycyjnymi i finansowymi. Plan ten opracowany jest tak, aby zapewnić optymalne i efektywne wykorzystanie, udostępnianie i rozwój infrastruktury, przy jednoczesnym zapewnieniu równowagi finansowej i zapewnieniu środków na cele, które mają być osiągnięte. Przed zatwierdzeniem planu ***operacyjnego*** zarządca infrastruktury zapewnia przeprowadzenie konsultacji z wnioskodawcami. Organ regulacyjny, o którym mowa w art. 55, wydaje niewiążącą opinię ***dotyczącą adekwatności planu operacyjnego dla realizacji tych celów***.

3. W ramach ogólnej polityki ustalonej przez państwo oraz z uwzględnieniem strategii rozwoju infrastruktury kolejowej, o której mowa w ust. 1, zarządca infrastruktury przyjmuje plan operacyjny wraz z programami inwestycyjnymi i finansowymi. Plan ten opracowany jest tak, aby zapewnić optymalne i efektywne wykorzystanie, udostępnianie i rozwój infrastruktury, przy jednoczesnym zapewnieniu równowagi finansowej i zapewnieniu środków na cele, które mają być osiągnięte. Przed zatwierdzeniem planu ***inwestycyjnego*** zarządca infrastruktury zapewnia przeprowadzenie ***w sposób niedyskryminacyjny*** konsultacji z wnioskodawcami ***w odniesieniu do warunków dostępu do infrastruktury, jej wykorzystania, charakteru oraz udostępniania i rozwoju***. Organ regulacyjny, o którym mowa w art. 55, wydaje niewiążącą opinię ***na temat tego, czy plan operacyjny nie dyskryminuje niektórych wnioskodawców***.

4. Państwa członkowskie zapewniają, by w normalnych warunkach działalności gospodarczej i w okresie nieprzekraczającym ***trzech*** lat zestawienia rachunkowe zarządcy infrastruktury przynajmniej bilansowały: z jednej strony dochody z opłat za infrastrukturę, nadwyżki z innych rodzajów działalności handlowej oraz finansowanie przez państwo, a z drugiej strony wydatki na infrastrukturę, w tym w razie potrzeby ***wpłaty zaliczkowe ze strony państwa***.

4. Państwa członkowskie zapewniają, by w normalnych warunkach działalności gospodarczej i w okresie nieprzekraczającym ***dwóch*** lat zestawienia rachunkowe zarządcy infrastruktury przynajmniej bilansowały: z jednej strony dochody z opłat za infrastrukturę, nadwyżki z innych rodzajów działalności handlowej***, bezzwrotne dotacje ze źródeł prywatnych*** oraz finansowanie przez państwo***, w tym w razie potrzeby wpłaty zaliczkowe ze strony państwa***, a z drugiej

	strony wydatki na infrastrukturę, w tym w razie potrzeby ***stałe finansowanie długoterminowego odtwarzania majątku***.
Bez uszczerbku dla realizacji ewentualnego długofalowego celu, jakim jest pokrycie przez użytkownika kosztów infrastruktury we wszystkich gałęziach transportu na podstawie uczciwej, niedyskryminującej konkurencji między różnymi gałęziami, jeżeli transport kolejowy jest w stanie konkurować z pozostałymi gałęziami transportu w ogólnych ramach pobierania opłat zgodnie z art. 31 i 32, państwo członkowskie może wymagać od zarządcy infrastruktury zbilansowania zestawienia rachunkowego bez finansowania ze strony państwa.	Bez uszczerbku dla realizacji ewentualnego długofalowego celu, jakim jest pokrycie przez użytkownika kosztów infrastruktury we wszystkich gałęziach transportu na podstawie uczciwej, niedyskryminującej konkurencji między różnymi gałęziami, jeżeli transport kolejowy jest w stanie konkurować z pozostałymi gałęziami transportu w ogólnych ramach pobierania opłat zgodnie z art. 31 i 32, państwo członkowskie może wymagać od zarządcy infrastruktury zbilansowania zestawienia rachunkowego bez finansowania ze strony państwa.

Poprawka 56

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 9 – ustęp 3

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(3) Ustępów 1 i 2 nie stosuje się do długów lub odsetek od nich, zaciągniętych po ***dniu 15 marca 2001 r. lub po dacie przystąpienia do Unii w przypadku państw członkowskich, które przystąpiły do Unii po dniu 15 marca 2001 r***.	(3) Ustępów 1 i 2 nie stosuje się do długów lub odsetek od nich, zaciągniętych po ***wejściu w życie niniejszej dyrektywy***.

Uzasadnienie

Nadal konieczne jest finansowe uzdrowienie przedsiębiorstw kolejowych i oddłużenie ich z długów zaciągniętych w przeszłości. W wielu państwach tak się jednak nie stało pomimo uchwalenia w 1991 r. odpowiednich przepisów (dyrektywy 91/440/EWG). Aby zapewnić sektorowi kolejowemu skuteczne wsparcie, konieczne jest jego oddłużenie. Przy czym termin przypadający na dzień 15 marca 2001 r. lub datę przystąpienia do UE nowych państw członkowskich jest zbyt wczesny.

Poprawka 57

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 10 – ustęp 2 – akapit trzeci a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	Warunki dostępu do infrastruktury kolejowej nie mogą w żadnych okolicznościach uniemożliwiać pasażerom uzyskania informacji o podróży lub dokonania zakupu biletu na podróż z jednego miejsca do innego, bez względu na liczbę operatorów transportu kolejowego dostarczających w całości lub częściowo usługi przewozu pasażerów pomiędzy tymi dwoma miejscami.

Uzasadnienie

Warunki dostępu do infrastruktury kolejowej nie mogą w żadnych okolicznościach uniemożliwiać pasażerom uzyskania informacji o podróży lub dokonania zakupu biletu na podróż z jednego miejsca do innego, bez względu na liczbę operatorów transportu kolejowego dostarczających w całości lub częściowo usługi przewozu pasażerów pomiędzy tymi dwoma miejscami.

Poprawka 58

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 10 – ustęp 2 – akapit czwarty

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
Komisja ***może przyjąć*** środki wykonawcze określające szczegółowo procedurę i kryteria, których należy przestrzegać do celów stosowania niniejszego ustępu. Środki te, mające na celu zapewnienie wykonania niniejszej dyrektywy na jednolitych warunkach, przyjmuje się jako akty wykonawcze zgodnie z przepisami art. 63 ust. 3.	***W oparciu o doświadczenia nabyte przez organy regulacyjne*** Komisja***, przed upływem 18 miesięcy po wejściu w życie niniejszej dyrektywy, przyjmuje*** środki wykonawcze określające szczegółowo procedurę i kryteria, których należy przestrzegać do celów stosowania niniejszego ustępu. Środki te, mające na celu zapewnienie wykonania niniejszej dyrektywy na jednolitych warunkach, przyjmuje się jako akty wykonawcze zgodnie z przepisami art. 63 ust. 3.

Uzasadnienie

Komisja powinna być zobowiązana do podjęcia działań w terminie 18 miesięcy po wejściu w życie dyrektywy – uznaje się, że termin ten jest wystarczająco długi i pozwala na zgromadzenie doświadczeń dotyczących posiadania i udzielania dostępu do infrastruktury

kolejowej.

Poprawka 59

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 11 – ustęp 2 – akapit drugi

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
Właściwe organy i przedsiębiorstwa kolejowe świadczące usługi publiczne przekazują właściwemu organowi regulacyjnemu lub właściwym organom regulacyjnym informacje wymagane — w stopniu uzasadnionym — do podjęcia decyzji. Organ regulacyjny analizuje otrzymane informacje, konsultując się w razie potrzeby z wszystkimi odpowiednimi stronami, oraz przekazuje odpowiednim stronom swoją decyzję wraz z uzasadnieniem — w ***rozsądnym, wcześniej ustalonym*** terminie***, ale w każdym razie nie później niż w terminie dwóch miesięcy*** od otrzymania ***wszystkich odpowiednich informacji***.	Właściwe organy i przedsiębiorstwa kolejowe świadczące usługi publiczne przekazują właściwemu organowi regulacyjnemu lub właściwym organom regulacyjnym informacje wymagane — w stopniu uzasadnionym — do podjęcia decyzji. Organ regulacyjny analizuje otrzymane informacje, konsultując się w razie potrzeby z wszystkimi odpowiednimi stronami, oraz przekazuje odpowiednim stronom swoją decyzję wraz z uzasadnieniem w terminie ***jednego miesiąca*** od otrzymania ***reklamacji***.

Poprawka 60

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 11 – ustęp 4

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
4. Komisja ***może przyjąć*** środki wykonawcze określające szczegółowo procedurę i kryteria, których należy przestrzegać do celów stosowania ust. 1, 2 i 3 niniejszego artykułu. Środki te, mające na celu zapewnienie wykonania niniejszej dyrektywy na jednolitych warunkach, przyjmuje się jako akty wykonawcze zgodnie z przepisami art. 63 ust. 3.	4. ***W oparciu o doświadczenia nabyte przez organy regulacyjne*** Komisja***, przed upływem 18 miesięcy po wejściu w życie niniejszej dyrektywy, przyjmuje*** środki wykonawcze określające szczegółowo procedurę i kryteria, których należy przestrzegać do celów stosowania ust. 1, 2 i 3 niniejszego artykułu. Środki te, mające na celu zapewnienie wykonania niniejszej dyrektywy na jednolitych warunkach, przyjmuje się jako akty wykonawcze zgodnie z przepisami art. 63 ust. 3.

Uzasadnienie

Poprawka ta ustanawia obowiązek, by Komisja przyjmowała akty wykonawcze określające procedurę i kryteria postanowień związanych z ograniczeniem prawa dostępu do usług częściowo lub całkowicie objętych umowami o świadczenie usług publicznych oraz z wnioskami kierowanymi do organów regulacyjnych. Komisja zobowiązana jest do podjęcia działań w terminie18 miesięcy po wejściu w życie przedmiotowej dyrektywy.

Poprawka 61

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 12 – ustęp 4 – akapit pierwszy a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	Komisja przygotowuje analizę porównawczą metod służących do ustalenia kwot opłat w państwach członkowskich w celu wprowadzenia jednolitych metod obliczeniowych służących do wyliczania wysokości opłat.

Poprawka 62

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 13

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
Artykuł 13	Artykuł 13
Warunki dostępu do usług	Warunki dostępu do usług
1. ***Przedsiębiorstwa kolejowe są***, na niedyskryminujących zasadach, uprawnione do minimalnego pakietu dostępu określonego w załączniku III, pkt 1.	1. ***Zarządcy infrastruktury zapewniają wszystkim przedsiębiorstwom kolejowym***, na niedyskryminujących zasadach, minimalny pakiet dostępu określony w załączniku III, pkt 1.
2. ***Świadczenie usług określonych*** w załączniku III pkt 2 ***jest zapewniane*** w niedyskryminacyjny sposób ***przez wszystkich operatorów obiektów infrastruktury usługowej***.	2. ***Operatorzy obiektów infrastruktury usługowej zapewniają wszystkim przedsiębiorstwom kolejowym dostęp – w tym dostęp do torów – do obiektów infrastruktury, o których mowa*** w załączniku III pkt 2***, oraz do usług świadczonych w tych obiektach*** w niedyskryminacyjny sposób ***pod nadzorem organu regulacyjnego, zgodnie z art. 56***.

W przypadku gdy operator danego obiektu infrastruktury usługowej należy do organu lub przedsiębiorstwa, które również działają i mają dominującą pozycję co najmniej na jednym rynku usług transportu kolejowego, dla którego wykorzystuje się dany obiekt, operator taki posiada niezależność ***prawną,*** organizacyjną i decyzyjną od tego organu lub tego przedsiębiorstwa.	W przypadku gdy operator danego obiektu infrastruktury usługowej***, o której mowa w załączniku III pkt 2,*** należy do organu lub przedsiębiorstwa, które również działają i mają dominującą pozycję co najmniej na jednym rynku usług transportu kolejowego, dla którego wykorzystuje się dany obiekt, operator taki posiada niezależność organizacyjną i decyzyjną od tego organu lub tego przedsiębiorstwa. ***Operator obiektu infrastruktury usługowej oraz wspomniany organ lub przedsiębiorstwo prowadzą oddzielne rachunki, w tym oddzielne bilanse i rachunki zysków i strat.***
Wnioski o dostęp do obiektów infrastruktury usługowej składane przez przedsiębiorstwa kolejowe mogą zostać odrzucone tylko w przypadku, gdy występują inne realne warianty umożliwiające im prowadzenie przewozów towarów lub przewozów pasażerskich na tej samej trasie na warunkach dopuszczalnych pod względem ekonomicznym. ***Obowiązek udowodnienia występowania realnych wariantów spoczywa na operatorze obiektu infrastruktury usługowej***.	Wnioski o dostęp do obiektów infrastruktury usługowej składane przez przedsiębiorstwa kolejowe ***są rozpatrywane w ciągu ustalonych ram czasowych, określonych przez krajowy organ regulacyjny, i*** mogą zostać odrzucone tylko w przypadku, gdy występują inne realne warianty umożliwiające im prowadzenie przewozów towarów lub przewozów pasażerskich na tej samej trasie na warunkach dopuszczalnych pod względem ekonomicznym. ***W przypadku odmowy dostępu do obiektów infrastruktury usługowej operator obiektu infrastruktury usługowej proponuje realny pod względem ekonomicznym i technicznym wariant oraz uzasadnia swoją odmowę na piśmie***. ***Odmowa nie skutkuje nałożeniem na operatora danego obiektu infrastruktury usługowej obowiązku dokonywania inwestycji w zasoby lub infrastrukturę w celu zrealizowania wszystkich wniosków przedsiębiorstw kolejowych.***
W przypadku wystąpienia sprzeczności pomiędzy różnymi wnioskami operator dokłada starań, aby jak najlepiej zaspokoić wszystkie zapotrzebowania. W przypadku braku realnej alternatywy oraz braku możliwości uwzględnienia wszystkich wniosków o przyznanie zdolności	W przypadku wystąpienia sprzeczności pomiędzy różnymi wnioskami operator dokłada starań, aby jak najlepiej zaspokoić wszystkie zapotrzebowania. W przypadku braku realnej alternatywy oraz braku możliwości uwzględnienia wszystkich wniosków o przyznanie zdolności

przepustowej danego obiektu infrastruktury usługowej w oparciu o przedstawione zapotrzebowania, organ regulacyjny, o którym mowa w art. 55, z własnej inicjatywy lub na podstawie reklamacji podejmuje odpowiednie działania w celu zapewnienia przeznaczenia odpowiedniej części zdolności przepustowej dla przedsiębiorstw kolejowych niebędących częścią organu lub przedsiębiorstwa, do którego należy ***również*** operator obiektu infrastruktury usługowej. Jednakże nowe obiekty utrzymania i inne obiekty techniczne opracowane dla ***konkretnego*** nowego taboru mogą zostać zarezerwowane do wykorzystania przez jedno przedsiębiorstwo kolejowe na okres ***pięciu*** lat od rozpoczęcia ich eksploatacji.

przepustowej danego obiektu infrastruktury usługowej w oparciu o przedstawione zapotrzebowania, organ regulacyjny, o którym mowa w art. 55, z własnej inicjatywy lub na podstawie reklamacji ***złożonej przez wnioskodawcę*** podejmuje odpowiednie działania***, przy uwzględnieniu potrzeb wszystkich zainteresowanych stron,*** w celu zapewnienia przeznaczenia odpowiedniej części zdolności przepustowej dla przedsiębiorstw kolejowych niebędących częścią organu lub przedsiębiorstwa, do którego należy operator obiektu infrastruktury usługowej. Jednakże nowe obiekty utrzymania i inne obiekty techniczne opracowane dla nowego taboru ***kolei dużych prędkości, o których mowa w decyzji Komisji 2008/232/WE[1],*** mogą zostać zarezerwowane do wykorzystania przez jedno przedsiębiorstwo kolejowe na okres ***dziesięciu*** lat od rozpoczęcia ich eksploatacji.

W przypadku gdy dany obiekt infrastruktury usługowej nie był używany przez okres co najmniej ***dwóch kolejnych lat,*** jego właściciel podaje do publicznej wiadomości, że obiekt i jego obsługa przeznaczone są do wynajęcia lub dzierżawy.

W przypadku gdy dany obiekt infrastruktury usługowej nie był używany przez okres co najmniej ***jednego roku, a przedsiębiorstwa kolejowe wykazały operatorowi tego obiektu infrastruktury usługowej chęć uzyskania dostępu do danego obiektu z uwagi na realne potrzeby,*** jego właściciel podaje do publicznej wiadomości, że obiekt i jego obsługa przeznaczone są do wynajęcia lub dzierżawy ***na potrzeby działalności związanej z sektorem kolei, chyba że operator takiego obiektu infrastruktury wykaże, że trwający proces przebudowy uniemożliwia jego używanie przez przedsiębiorstwo kolejowe***.

3. Jeżeli ***zarządca infrastruktury*** oferuje jakikolwiek zakres usług opisanych w załączniku III pkt 3 jako usługi dodatkowe, świadczy takie usługi w niedyskryminacyjny sposób na żądanie przedsiębiorstw kolejowych.

3. Jeżeli ***podmiot świadczący daną usługę*** oferuje jakikolwiek zakres usług opisanych w załączniku III pkt 3 jako usługi dodatkowe, świadczy takie usługi w niedyskryminacyjny sposób na żądanie przedsiębiorstw kolejowych.

4. Przedsiębiorstwa kolejowe mogą zażądać większego zakresu usług

4. Przedsiębiorstwa kolejowe mogą zażądać większego zakresu usług

pomocniczych, wyszczególnionych w załączniku III pkt 4, od zarządcy infrastruktury i od innych ***dostarczycieli tych usług***. Zarządca infrastruktury nie jest zobowiązany do świadczenia tych usług.	pomocniczych, wyszczególnionych w załączniku III pkt 4, od zarządcy infrastruktury i od innych ***operatorów obiektu infrastruktury usługowej***. Zarządca infrastruktury nie jest zobowiązany do świadczenia tych usług.
5. Załącznik III może zostać zmieniony na podstawie zebranych doświadczeń zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 60.	

[1] Dz.U. L 84 z 26.3.2008, s. 132.

Poprawka 63

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 14 – ustęp 1 – akapit pierwszy

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
Niniejszym uchyla się wszelkie postanowienia umów transgranicznych pomiędzy państwami członkowskimi, które traktują w dyskryminacyjny sposób ***przedsiębiorstwa kolejowe lub które ograniczają ich swobodę*** w zakresie wykonywania przewozów transgranicznych ***wynikającą z umów transgranicznych między państwami członkowskimi***.	***Państwa członkowskie dopilnowują, by zawierane przez nie umowy transgraniczne nie traktowały*** w dyskryminacyjny sposób ***pewnych przedsiębiorstw kolejowych i nie stanowiły ograniczeń dla swobody przedsiębiorstw kolejowych*** w zakresie wykonywania przewozów transgranicznych.

Uzasadnienie

Umowy transgraniczne powinny w dalszym ciągu wchodzić w zakres autonomii państw i należeć do ich kompetencji. Unia Europejska powinna podejmować działania jedynie w przypadku, gdy cele nie mogą zostać osiągnięte w sposób zadawalający przez państwa członkowskie i gdy mogą one zostać skuteczniej osiągnięte przez Unię Europejską.

Poprawka 64

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 14 – ustęp 2 – akapit drugi

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
Komisja może przyjąć środki wykonawcze	Komisja może przyjąć środki wykonawcze

określające ***szczegółowo procedurę, której należy przestrzegać do celów stosowania niniejszego ustępu***. ***Środki te***, mające na celu zapewnienie wykonania niniejszej dyrektywy na jednolitych warunkach, przyjmuje się jako akty wykonawcze zgodnie z ***przepisami art. 63 ust. 3***.	określające ***opcje proceduralne w ramach procedury współpracy, o której mowa w poprzednim akapicie***. ***Te środki wykonawcze***, mające na celu zapewnienie wykonania niniejszej dyrektywy na jednolitych warunkach, przyjmuje się jako akty wykonawcze zgodnie z ***procedurą doradczą, o której mowa w art. 64 ust. 2***.

Uzasadnienie

Poprawka w sposób bardziej szczegółowy określa cel środków wykonawczych, jakie może przyjąć Komisja.

Poprawka 65

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 15

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
Artykuł 15	Artykuł 15
Zakres monitorowania rynku	Zakres monitorowania rynku
1. Komisja przyjmuje ustalenia konieczne do monitorowania technicznych i ekonomicznych ***warunków*** oraz rozwoju sytuacji na rynku europejskiego transportu kolejowego.	1. Komisja przyjmuje ustalenia konieczne do monitorowania ***warunków*** technicznych***, socjalnych*** i ekonomicznych oraz rozwoju sytuacji na rynku europejskiego transportu kolejowego***, w tym rozwoju zatrudnienia, jak też przestrzegania odnośnego unijnego prawodawstwa na tym rynku***.
2. W tym kontekście Komisja włącza ściśle do swoich prac przedstawicieli państw członkowskich i zainteresowanych sektorów, w tym użytkowników, tak aby byli oni w stanie prowadzić monitorowanie rozwoju sektora kolejowego i zmian rynku, ocenić skutki podjętych środków i przeanalizować wpływ środków zaplanowanych przez Komisję.	2. W tym kontekście Komisja włącza ściśle do swoich prac przedstawicieli państw członkowskich***, w tym przedstawicieli organów regulacyjnych, o których mowa w art. 55,*** i zainteresowanych sektorów, w tym ***odnośnych władz lokalnych i regionalnych, partnerów społecznych i*** użytkowników ***sektora kolejowego***, tak aby byli oni w stanie prowadzić monitorowanie rozwoju sektora kolejowego i zmian rynku, ocenić skutki podjętych środków i przeanalizować wpływ środków zaplanowanych przez Komisję. ***Komisja angażuje również w odpowiednich przypadkach Europejską Agencję***

	Kolejową.
3. Komisja monitoruje wykorzystanie sieci i zmiany ramowych warunków w sektorze kolejowym, w szczególności w zakresie pobierania opłat za infrastrukturę, alokacji zdolności przepustowej, inwestycji w infrastrukturę kolejową, rozwoju sytuacji odnośnie do cen i jakości kolejowych usług transportowych, kolejowych usług transportowych objętych umowami o świadczenie usług publicznych, wydawania licencji i stopnia harmonizacji pomiędzy państwami członkowskimi. ***Zapewnia ona aktywną współpracę między odpowiednimi organami regulacyjnymi w państwach członkowskich.***	3. Komisja monitoruje wykorzystanie sieci i zmiany ramowych warunków w sektorze kolejowym, w szczególności w zakresie pobierania opłat za infrastrukturę, alokacji zdolności przepustowej, inwestycji w infrastrukturę kolejową, rozwoju sytuacji odnośnie do cen i jakości kolejowych usług transportowych, kolejowych usług transportowych objętych umowami o świadczenie usług publicznych, wydawania licencji***, stopnia otwarcia rynku, warunków zatrudnienia i socjalnych*** i stopnia harmonizacji***, zwłaszcza w zakresie praw socjalnych,*** pomiędzy państwami członkowskimi ***i wewnątrz państw członkowskich***.
4. Komisja składa ***regularne*** sprawozdania Parlamentowi Europejskiemu i Radzie w sprawie:	***4. Co dwa lata*** Komisja składa sprawozdania Parlamentowi Europejskiemu i Radzie w sprawie:
a) zmian rynku wewnętrznego przewozów kolejowych	***a)*** zmian rynku wewnętrznego przewozów kolejowych ***i usług powiązanych, w tym stopnia otwarcia rynku***
b) warunków ramowych, z uwzględnieniem usług publicznych w zakresie transportu kolejowego	b) warunków ramowych, z uwzględnieniem usług publicznych w zakresie transportu kolejowego
	ba) rozwoju zatrudnienia oraz warunków pracy i warunków socjalnych w przedmiotowym sektorze
c) stanu europejskiej sieci kolejowej	c) stanu europejskiej sieci kolejowej
d) wykorzystania uprawnień do dostępu	d) wykorzystania uprawnień do dostępu
e) barier dla bardziej efektywnych przewozów kolejowych	e) barier dla bardziej efektywnych przewozów kolejowych
f) ograniczeń infrastruktury	f) ograniczeń infrastruktury
g) potrzeb w zakresie ustawodawstwa.	g) potrzeb w zakresie ustawodawstwa.
5. Na potrzeby monitorowania rynku przez Komisję państwa członkowskie co roku przekazują informacje określone w załączniku IV oraz wszelkie pozostałe niezbędne dane, o które wystąpi Komisja**.**	5. Na potrzeby monitorowania rynku przez Komisję państwa członkowskie co roku przekazują ***następujące*** informacje określone w załączniku IV oraz wszelkie pozostałe niezbędne dane, o które wystąpi Komisja***:***
	a) zmiany wyników transportu kolejowego i rekompensat z tytułu obowiązków

świadczenia usługi publicznej;

b) stopień otwarcia rynku i uczciwej konkurencji w poszczególnych państwach członkowskich; udział przedsiębiorstw kolejowych w wynikach sektora transportowego ogółem;

c) zasoby i działalność organów regulacyjnych związane z ich funkcją organów odwoławczych;

d) istotne zmiany dotyczące restrukturyzacji zasiedziałych przedsiębiorstw kolejowych oraz przyjęcia/realizacji krajowych strategii na rzecz transportu w ciągu ubiegłego roku;

e) istotne inicjatywy/działania szkoleniowe w dziedzinie transportu kolejowego podjęte w danym państwie członkowskim w ubiegłym roku;

f) stan zatrudnienia i warunki socjalne w przedsiębiorstwach kolejowych, u zarządców infrastruktury i w innych spółkach aktywnie działających w sektorze kolejowym na koniec ubiegłego roku;

g) inwestycje w sieć kolei dużych prędkości w ubiegłym roku;

h) długość sieci kolejowej na koniec ubiegłego roku;

i) opłaty za dostęp do infrastruktury w ubiegłym roku;

j) obecność sytemu opartego na wynikach utworzonego zgodnie z przepisami art. 35 niniejszej dyrektywy;

k) liczba ważnych licencji wydanych przez właściwy organ krajowy;

l) status wdrożenia europejskiego systemu zarządzania ruchem kolejowym;

m) liczba incydentów, wypadków i poważnych wypadków zgodnie z definicją zawartą w dyrektywie 2004/49/WE, które wydarzyły się w obrębie sieci w ubiegłym roku;

n) inne istotne zmiany;

	o) rozwój rynków serwisowych i stopień otwarcia rynku usług serwisowych.
Załącznik IV może zostać zmieniony na podstawie zebranych doświadczeń zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 60.	Załącznik IV może zostać zmieniony na podstawie zebranych doświadczeń zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 60***, w celu aktualizacji informacji wymaganych do monitorowania rynku kolejowego.***

Poprawka 66

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 17 – ustęp 5

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
5. Komisja ***może przyjąć*** środki wykonawcze określające ***szczegółowo procedurę, której*** należy przestrzegać do celów ***stosowania niniejszego ustępu, w tym stosowanie*** wspólnego wzoru licencji. ***Środki te***, mające na celu zapewnienie wykonania niniejszej dyrektywy na jednolitych warunkach, przyjmuje się jako akty wykonawcze zgodnie z ***przepisami art. 63 ust. 3***.	5. Komisja ***przyjmuje*** środki wykonawcze określające ***opcje proceduralne, których*** należy przestrzegać do celów ***wydawania licencji i ustanowienia*** wspólnego wzoru licencji ***zgodnie z wymogami zawartymi w sekcji 2***. ***Te środki wykonawcze***, mające na celu zapewnienie wykonania niniejszej dyrektywy na jednolitych warunkach, przyjmuje się jako akty wykonawcze zgodnie z ***procedurą doradczą, o której mowa w art. 64 ust. 2***.

Uzasadnienie

Poprawka w sposób bardziej szczegółowy określa zakres środków wykonawczych, jakie może przyjąć Komisja.

Poprawka 67

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 19 – litera d)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
d) nie zostały skazane za ***poważne lub wielokrotne*** przypadki niewykonania lub nienależytego wykonania zobowiązań wynikających z prawa socjalnego lub prawa pracy, w tym zobowiązań wynikających z ustawodawstwa w zakresie bezpieczeństwa i higieny pracy oraz	d) nie zostały skazane za ***żadne*** przypadki niewykonania lub nienależytego wykonania zobowiązań wynikających z prawa socjalnego lub prawa pracy, w tym zobowiązań wynikających z ustawodawstwa w zakresie ***bezpieczeństwa,*** bezpieczeństwa i higieny

zobowiązań wynikających z prawa celnego w przypadku przedsiębiorstwa ubiegającego się o wykonywania transgranicznych przewozów towarowych podlegających postępowaniu celnemu.	pracy oraz zobowiązań wynikających z prawa celnego w przypadku przedsiębiorstwa ubiegającego się o wykonywania transgranicznych przewozów towarowych podlegających postępowaniu celnemu.

Uzasadnienie

Poprawka ta zwiększa przestrzeganie ustawodawstwa w zakresie bezpieczeństwa i prawa pracy, przez co staje się ono niezbędnym wymogiem dotyczącym dobrej reputacji, który muszą spełniać przedsiębiorstwa kolejowe przy ubieganiu się o licencję.

Poprawka 68

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 20 – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
Wymagania związane ze zdolnością finansową są spełnione wówczas, gdy ubiegające się przedsiębiorstwo kolejowe wykaże, iż będzie w stanie spełniać rzeczywiste i potencjalne zobowiązania, oparte na realistycznych założeniach, przez okres dwunastu miesięcy.	Wymagania związane ze zdolnością finansową są spełnione wówczas, gdy ubiegające się przedsiębiorstwo kolejowe wykaże, iż będzie w stanie spełniać rzeczywiste i potencjalne zobowiązania, oparte na realistycznych założeniach, przez okres dwunastu miesięcy. ***Organy wydające licencje weryfikują zdolność finansową na podstawie rocznych sprawozdań finansowych przedsiębiorstwa kolejowego, a w przypadku gdy przedsiębiorstwo nie może przedstawić rocznych sprawozdań finansowych – na podstawie rocznego bilansu.***

Uzasadnienie

Dodano tekst pochodzący z załącznika V, ponieważ uznano go za istotny element dyrektywy.

Poprawka 69

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 20 – ustęp 2

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
Do tych celów każde przedsiębiorstwo ubiegające się o licencję dostarcza ***co najmniej*** informacje ***wymienione w załączniku V***.	Do tych celów każde przedsiębiorstwo ubiegające się o licencję dostarcza ***szczegółowe*** informacje ***w następujących sprawach:***
	a) dostępne fundusze, w tym saldo rachunku bankowego, zabezpieczone przekroczenie stanu konta i pożyczki;
	b) fundusze i aktywa dostępne jako zabezpieczenie;
	c) kapitał obrotowy;
	d) istotne koszty, łącznie z kosztem zakupu na rachunek pojazdów, terenów, budynków, instalacji i taboru kolejowego;
	e) obciążenia na aktywach przedsiębiorstwa;
	f) podatki i składki na ubezpieczenie społeczne.

Uzasadnienie

Dodano tekst pochodzący z załącznika V, ponieważ uznano go za istotny element dyrektywy. Przedsiębiorstwa ubiegające się o licencję powinny również przedstawić szczegółowe informacje na temat płaconych przez nie podatków i składek na ubezpieczenie społeczne.

Poprawka 70

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 20 – ustęp 2 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	Organ wydający licencję uznaje, że przedsiębiorstwo ubiegające się o licencję nie posiada zdolności finansowej, jeśli w związku ze swoją działalnością zalega z zapłatą podatków lub składek na ubezpieczenia społeczne.

Uzasadnienie

Dodano tekst pochodzący z załącznika V, ponieważ uznano go za istotny element dyrektywy.

Poprawka 71

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 20 – ustęp 2 b (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	Organy mogą w szczególności zażądać przedstawienia sprawozdania z audytu oraz odpowiednich dokumentów z banku, powszechnej kasy oszczędnościowej, od księgowego lub audytora. Dokumenty te muszą zawierać informacje dotyczące kwestii określonych w ust. 2 lit. a)-f) niniejszego artykułu.

Uzasadnienie

Dodano tekst pochodzący z załącznika V, ponieważ uznano go za istotny element dyrektywy.

Poprawka 72

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 20 – ustęp 3

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
Załącznik V może zostać zmieniony na podstawie zebranych doświadczeń zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 60.	***skreślony***

Uzasadnienie

Załącznik V uznaje się za istotny element tekstu. Dlatego przeniesiono jego treść w całości do art. 20.

Poprawka 73

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 21

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
Wymagania kwalifikacji zawodowych są spełnione, kiedy wnioskodawca — przedsiębiorstwo kolejowe — może wykazać, że ma lub będzie posiadał organizację zarządzania, dysponującą wiedzą lub doświadczeniem niezbędnym do prowadzenia bezpiecznej i niezawodnej działalności operacyjnej oraz jej nadzorowania we wszystkich rodzajach działalności określonych w licencji.	Wymagania kwalifikacji zawodowych są spełnione, kiedy wnioskodawca — przedsiębiorstwo kolejowe — może wykazać, że ma lub będzie posiadał organizację zarządzania, dysponującą wiedzą lub doświadczeniem niezbędnym do prowadzenia bezpiecznej i niezawodnej działalności operacyjnej oraz jej nadzorowania we wszystkich rodzajach działalności określonych w licencji. ***Przy składaniu wniosku przedsiębiorstwo wykazuje również, że posiada certyfikat bezpieczeństwa, o którym mowa w art. 10 dyrektywy 2004/49/WE.***

Poprawka 74

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 22 – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
Nie naruszając przepisów rozdziału III rozporządzenia (WE) nr 1371/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady, przedsiębiorstwo kolejowe jest odpowiednio ubezpieczone w celu pokrycia, zgodnie z prawem międzynarodowym i krajowym, odpowiedzialności cywilnej od wypadku, w szczególności w odniesieniu do przesyłek, poczty i osób trzecich.	Nie naruszając przepisów rozdziału III rozporządzenia (WE) nr 1371/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady, przedsiębiorstwo kolejowe jest odpowiednio ubezpieczone ***lub dysponuje równoważnymi gwarancjami i ustaleniami zatwierdzonymi przez organ regulacyjny*** w celu pokrycia, zgodnie z prawem międzynarodowym i krajowym, odpowiedzialności cywilnej od wypadku, w szczególności w odniesieniu do przesyłek, poczty i osób trzecich.

Uzasadnienie

Szczególne traktowanie należy zapewnić zabytkowym usługom kolejowym świadczonym przy użyciu krajowych sieci kolejowych, podlegających zatwierdzeniu ze strony krajowego organu regulacyjnego.

Poprawka 75

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 27 – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
1. Zarządca infrastruktury, po skonsultowaniu się z zainteresowanymi stronami, w tym z organem regulacyjnym, o którym mowa w art. 55, opracowuje i publikuje regulamin sieci, możliwy do uzyskania po uiszczeniu pewnej opłaty, która nie przewyższa kosztu publikacji tego regulaminu. Regulamin sieci publikuje się w co najmniej dwóch językach oficjalnych Unii. Treść regulaminu sieci udostępnia się nieodpłatnie w formie elektronicznej na stronie internetowej Europejskiej Agencji Kolejowej.	1. Zarządca infrastruktury, po skonsultowaniu się z zainteresowanymi stronami, w tym z organem regulacyjnym, o którym mowa w art. 55, opracowuje i publikuje regulamin sieci, możliwy do uzyskania po uiszczeniu pewnej opłaty, która nie przewyższa kosztu publikacji tego regulaminu. Regulamin sieci publikuje się w co najmniej dwóch językach oficjalnych Unii***, przy czym jednym z nich jest język angielski***. Treść regulaminu sieci udostępnia się nieodpłatnie w formie elektronicznej na stronie internetowej Europejskiej Agencji Kolejowej.

Uzasadnienie

Opublikowanie regulaminu w języku międzynarodowym, jakim jest język angielski, powinno ułatwić zrozumienie jego treści.

Poprawka 76

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 27 – ustęp 2

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
2. Regulamin sieci podaje charakterystykę infrastruktury, która jest dostępna dla przedsiębiorstw kolejowych. Zawiera informacje podające warunki dostępu do danej infrastruktury kolejowej i obiektów infrastruktury usługowej***. Treść regulaminu sieci określono w załączniku VI.***	2. Regulamin sieci podaje charakterystykę infrastruktury, która jest dostępna dla przedsiębiorstw kolejowych. Zawiera ***następujące*** informacje podające warunki dostępu do danej infrastruktury kolejowej i obiektów infrastruktury usługowej***:***
	a) część przedstawiającą charakter infrastruktury, która jest udostępniana

przedsiębiorstwom kolejowym, oraz warunki dostępu do niej;

b) część na temat zasad pobierania opłat i taryf;

c) część na temat zasad i kryteriów alokacji zdolności przepustowej; operatorzy obiektów infrastruktury usługowej, które nie znajdują się pod kontrolą zarządcy infrastruktury, przedstawiają informacje o opłatach pobieranych za uzyskanie dostępu do danego obiektu oraz za świadczenie usług, jak również informacje o technicznych warunkach dostępu, które uwzględnia się w regulaminie sieci;

d) część dotyczącą informacji odnośnie do wniosku o wydanie licencji, o której mowa w art. 25, oraz certyfikatów bezpieczeństwa wydawanych zgodnie z dyrektywą 2004/49/WE[1];

e) część dotyczącą informacji odnośnie do procedur rozstrzygania sporów i apelacji w zakresie spraw związanych z dostępem do infrastruktury kolejowej i przewozów oraz planu wydajności, o którym mowa w art. 35;

f) część dotyczącą dostępu do obiektów infrastruktury usługowej i opłat za korzystanie z obiektów infrastruktury usługowej, o których mowa w załączniku III;

g) wzór umowy służący zawieraniu umów ramowych między zarządcą infrastruktury a wnioskodawcą zgodnie z art. 42.

Informacje w zawarte regulaminie są corocznie aktualizowane i są zgodne z rejestrami infrastruktury, które mają być publikowane zgodnie z przepisami art. 35 dyrektywy 2008/57/WE, lub odnoszą się do tych rejestrów. Informacje na temat infrastruktury, która nie jest odpowiednio utrzymywana i której jakość się obniża, są w sposób terminowy przekazywane użytkownikom.

Informacje zawarte w lit. a)-g) mogą zostać zmienione i uściślone przez Komisję zgodnie z załącznikiem VI na podstawie zebranych doświadczeń i zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 60.

---

[1] Dz.U. L 164 z 30.4.2004, s. 44.

Uzasadnienie

Wykaz części, z których składa się regulamin sieci, jest uważany za istotny element dyrektywy. Aby umożliwić elastyczność, Komisja może zmieniać konkretne szczegóły w obrębie każdej części. Ponadto, w przypadkach gdy jakość infrastruktury się obniża, powinni być o tym informowani użytkownicy na zasadzie systemu wczesnego ostrzegania.

Poprawka 77

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 29 – ustęp 2 – akapit drugi

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
Państwa członkowskie zapewniają, by przedstawiciele zarządców infrastruktury, których decyzje w zakresie opłat mają wpływ na inne infrastruktury, działali wspólnie, aby koordynować pobieranie opłat lub pobierać opłaty za korzystanie z odpowiedniej infrastruktury na poziomie międzynarodowym.	Państwa członkowskie zapewniają, by przedstawiciele zarządców infrastruktury, których decyzje w zakresie opłat mają wpływ na inne infrastruktury, działali wspólnie, aby ***razem*** koordynować pobieranie opłat lub pobierać opłaty za korzystanie z odpowiedniej infrastruktury na poziomie międzynarodowym.

Uzasadnienie

Poprawka ta uwydatnia koncepcję, że zarządcy infrastruktury powinni tworzyć silniejsze wspólne struktury koordynacyjne.

Poprawka 78

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 30

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
Artykuł 30	Artykuł 30

Koszty i zestawienie rachunkowe infrastruktury	Koszty i zestawienie rachunkowe infrastruktury
1. Zarządcy infrastruktury otrzymują, przy poświęceniu należytej uwagi bezpieczeństwu oraz utrzymaniu i poprawianiu jakości usług w zakresie infrastruktury, zachęty do zmniejszania kosztów zapewniania infrastruktury i wielkości opłat za dostęp.	1. Zarządcy infrastruktury otrzymują, przy poświęceniu należytej uwagi bezpieczeństwu oraz utrzymaniu i poprawianiu jakości usług w zakresie infrastruktury, zachęty do zmniejszania kosztów zapewniania infrastruktury i wielkości opłat za dostęp.
2. Państwa członkowskie zapewniają, żeby ust. 1, został wykonany w drodze umowy zawartej między właściwym organem władzy a zarządcą infrastruktury, obejmującej okres nie krótszy niż ***pięć*** lat, która przewiduje finansowanie ze strony państwa.	2. Państwa członkowskie zapewniają, żeby ust. 1, został wykonany w drodze umowy zawartej między właściwym organem władzy a zarządcą infrastruktury, obejmującej okres nie krótszy niż ***siedem*** lat, która przewiduje finansowanie ze strony państwa.
3. Warunki takiej umowy i struktura wpłat w celu zapewnienia finansowania zarządcy infrastruktury są uzgodnione z góry, obejmując cały okres umowy.	3. Warunki takiej umowy i struktura wpłat w celu zapewnienia finansowania zarządcy infrastruktury są uzgodnione z góry, obejmując cały okres umowy.
Podstawowe zasady i parametry takich umów określono w załączniku VII***, który może zostać zmieniony na podstawie zebranych doświadczeń zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 60***.	Podstawowe zasady i parametry takich umów określono w załączniku VII.
Państwa członkowskie konsultują się z zainteresowanymi stronami przynajmniej miesiąc przed podpisaniem umowy i publikują umowę w terminie jednego miesiąca od jej zawarcia.	Państwa członkowskie konsultują się z zainteresowanymi stronami przynajmniej miesiąc przed podpisaniem umowy i publikują umowę w terminie jednego miesiąca od jej zawarcia.
Zarządca infrastruktury zapewnia zgodność planu prowadzenia działalności z postanowieniami umowy.	Zarządca infrastruktury zapewnia zgodność planu prowadzenia działalności z postanowieniami umowy.
Organ regulacyjny, o którym mowa w art. 55, ocenia, czy prognozowane średnio- i długoterminowe dochody zarządcy infrastruktury są odpowiednie dla osiągnięcia wyznaczonych wskaźników gospodarczych oraz przedstawia odnośne zalecenia w terminie co najmniej jednego miesiąca przed podpisaniem umowy.	
Właściwy organ przedstawia organowi regulacyjnemu uzasadnienie w przypadku, gdy zamierza nie zastosować	

się do takich zaleceń.

4. Zarządcy infrastruktury sporządzają i prowadzą wykaz majątku, którym zarządzają, który obejmuje obecną wartość tego majątku oraz szczegółowe informacje na temat kosztów odnowy i modernizacji infrastruktury.	4. Zarządcy infrastruktury sporządzają i prowadzą wykaz majątku, którym zarządzają, który obejmuje obecną wartość tego majątku oraz szczegółowe informacje na temat kosztów odnowy i modernizacji infrastruktury.
5. Zarządca infrastruktury i operator obiektów infrastruktury usługowej opracowują metodę alokacji kosztów do różnych usług oferowanych zgodnie z załącznikiem III oraz do rodzajów pojazdów szynowych w oparciu o najlepszą dostępną wiedzę w zakresie przyczynowości kosztów i o zasady pobierania opłat, o których mowa w art. 31. Państwa członkowskie mogą wymagać uprzedniego zatwierdzenia w tej sprawie. Metoda ta jest od czasu do czasu uaktualniana stosownie do najlepszej praktyki międzynarodowej.	5. Zarządca infrastruktury i operator obiektów infrastruktury usługowej opracowują metodę alokacji kosztów do różnych usług oferowanych zgodnie z załącznikiem III oraz do rodzajów pojazdów szynowych w oparciu o najlepszą dostępną wiedzę w zakresie przyczynowości kosztów i o zasady pobierania opłat, o których mowa w art. 31. Państwa członkowskie mogą wymagać uprzedniego zatwierdzenia w tej sprawie. Metoda ta jest od czasu do czasu uaktualniana stosownie do najlepszej praktyki międzynarodowej.

Poprawka 79

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 31

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
Artykuł 31	Artykuł 31
Zasady pobierania opłat	Zasady pobierania opłat
1. Opłaty za użytkowanie infrastruktury kolejowej i obiektów infrastruktury usługowej są wpłacane odpowiednio zarządcy infrastruktury oraz operatorowi obiektów infrastruktury usługowej i wykorzystywane do finansowania ich działalności gospodarczej.	1. Opłaty za użytkowanie infrastruktury kolejowej i obiektów infrastruktury usługowej są wpłacane odpowiednio zarządcy infrastruktury oraz operatorowi obiektów infrastruktury usługowej i wykorzystywane do finansowania ich działalności gospodarczej.
2. Państwa członkowskie wymagają od zarządcy infrastruktury i operatora obiektów infrastruktury usługowej dostarczenia organowi regulacyjnemu wszystkich koniecznych informacji na temat nałożonych opłat. Zarządca infrastruktury i operator	2. Państwa członkowskie wymagają od zarządcy infrastruktury i operatora obiektów infrastruktury usługowej dostarczenia organowi regulacyjnemu wszystkich koniecznych informacji na temat nałożonych opłat. Zarządca infrastruktury i operator

obiektów infrastruktury usługowej muszą w związku z tym być w stanie wykazać wobec każdego przedsiębiorstwa kolejowego, że opłaty za infrastrukturę i usługi, na które faktycznie wystawiono faktury przedsiębiorstwu kolejowemu, zgodnie z art. 30 - 37, stosują się do metodyki, zasad, a jeśli to ma zastosowanie, tabel ustalonych w regulaminie sieci.

3. Bez uszczerbku dla przepisów ust. 4 lub 5 niniejszego artykułu lub dla przepisów art. 32 opłaty za minimalny pakiet dostępu ustala się po koszcie, który jest bezpośrednio ponoszony jako rezultat wykonywania przewozów pociągami zgodnie z przepisami załącznika VIII pkt 1.

Punkt 1 załącznika VIII, może zostać zmieniony na podstawie zebranych doświadczeń zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 60.

4. Opłaty za infrastrukturę mogą zawierać pewną opłatę, która odzwierciedla niedobór zdolności przepustowej w możliwej do wskazania części infrastruktury w czasie okresów przepełnienia.

5. ***W przypadku gdy na mocy przepisów unijnych dotyczących drogowego przewozu towarów dopuszcza się pobieranie opłat za koszty skutków hałasu, opłaty*** za infrastrukturę modyfikuje się w celu uwzględnienia kosztów hałasu powodowanego przez prowadzenie ruchu pociągów zgodnie z załącznikiem VIII pkt 2.

Załącznik VIII pkt 2 może zostać zmieniony na podstawie zebranych doświadczeń zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 60, w szczególności w celu określenia elementów zróżnicowanych

obiektów infrastruktury usługowej muszą w związku z tym być w stanie wykazać wobec każdego przedsiębiorstwa kolejowego, że opłaty za infrastrukturę i usługi, na które faktycznie wystawiono faktury przedsiębiorstwu kolejowemu, zgodnie z art. 30 - 37, stosują się do metodyki, zasad, a jeśli to ma zastosowanie, tabel ustalonych w regulaminie sieci.

3. Bez uszczerbku dla przepisów ust. 4 lub 5 niniejszego artykułu lub dla przepisów art. 32 opłaty za minimalny pakiet dostępu ustala się po koszcie, który jest bezpośrednio ponoszony jako rezultat wykonywania przewozów pociągami zgodnie z przepisami załącznika VIII pkt 1.

Punkt 1 załącznika VIII, może zostać zmieniony na podstawie zebranych doświadczeń zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 60.

4. Opłaty za infrastrukturę mogą zawierać pewną opłatę, która odzwierciedla niedobór zdolności przepustowej w możliwej do wskazania części infrastruktury w czasie okresów przepełnienia.

5. Opłaty za infrastrukturę modyfikuje się w celu uwzględnienia kosztów hałasu powodowanego przez prowadzenie ruchu pociągów zgodnie z załącznikiem VIII pkt 2. ***Taka modyfikacja opłat za korzystanie z infrastruktury umożliwia zwrot inwestycji w wyposażenie wagonów w system hamowania powodujący mniejszy hałas i najbardziej rentowny z możliwych systemów. Państwa członkowskie dopilnowują, by wprowadzenie takich zróżnicowanych opłat nie miało negatywnych skutków dla równowagi finansowej zarządcy infrastruktury.***

Załącznik VIII pkt 2 może zostać zmieniony na podstawie zebranych doświadczeń zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 60, w szczególności w celu określenia elementów zróżnicowanych

opłat za infrastrukturę.

opłat za infrastrukturę ***pod warunkiem, że nie spowoduje to zakłócenia konkurencji w sektorze transportu kolejowego lub transportu drogowego, niekorzystnego dla transportu kolejowego.***

Opłaty za infrastrukturę mogą być modyfikowane, aby uwzględnić koszty innych skutków dla środowiska spowodowane przez prowadzenie ruchu pociągów, niewymienione w załączniku VIII pkt 2. Wszelkie tego rodzaju modyfikacje, które mogą zapewnić internalizację kosztów zewnętrznych czynników zanieczyszczenia powietrza emitowanych w wyniku prowadzenia ruchu pociągów, różnicuje się w powiązaniu z wielkością spowodowanego skutku.

Opłaty za infrastrukturę mogą być modyfikowane, aby uwzględnić koszty innych skutków dla środowiska spowodowane przez prowadzenie ruchu pociągów, niewymienione w załączniku VIII pkt 2. Wszelkie tego rodzaju modyfikacje, które mogą zapewnić internalizację kosztów zewnętrznych czynników zanieczyszczenia powietrza emitowanych w wyniku prowadzenia ruchu pociągów, różnicuje się w powiązaniu z wielkością spowodowanego skutku.

Pobieranie opłaty za inne koszty środowiska, których wynikiem jest wzrost ogólnej wielkości przychodów przysługujących zarządcy infrastruktury, jest dozwolone tylko wtedy, jeżeli takie ***pobieranie*** opłaty ***jest dozwolone*** na mocy przepisów unijnych dla drogowego przewozu towarów. Jeżeli pobieranie opłaty za te koszty środowiska dla drogowego przewozu towarów nie jest dozwolone przepisami unijnymi, taka modyfikacja nie powoduje żadnej ogólnej zmiany przychodów zarządcy infrastruktury.

Pobieranie opłaty za inne koszty środowiska, których wynikiem jest wzrost ogólnej wielkości przychodów przysługujących zarządcy infrastruktury, jest dozwolone tylko wtedy, jeżeli ***stosuje się*** takie opłaty na mocy przepisów unijnych dla drogowego przewozu towarów. Jeżeli pobieranie opłaty za te koszty środowiska dla drogowego przewozu towarów nie jest dozwolone przepisami unijnymi, taka modyfikacja nie powoduje żadnej ogólnej zmiany przychodów zarządcy infrastruktury.

Jeśli pobieranie opłat za koszty środowiska powoduje powstanie dodatkowych przychodów, decyzja co do ich ***wykorzystania*** pozostaje w gestii państw członkowskich. Odpowiednie organy przechowują niezbędne informacje pozwalające na prześledzenie pochodzenia i przeznaczenia pobieranych opłat za koszty środowiska. Informacje o tym państwa członkowskie przekazują regularnie Komisji.

Jeśli pobieranie opłat za koszty środowiska powoduje powstanie dodatkowych przychodów, decyzja co do ich ***przeznaczenia na rzecz systemów transportu*** pozostaje w gestii państw członkowskich. Odpowiednie organy przechowują niezbędne informacje pozwalające na prześledzenie pochodzenia i przeznaczenia pobieranych opłat za koszty środowiska. Informacje o tym państwa członkowskie przekazują regularnie Komisji.

6. Aby uniknąć niepożądanych, nieproporcjonalnych przepływów, opłaty

6. Aby uniknąć niepożądanych, nieproporcjonalnych przepływów, opłaty

określone w ust. 3, 4 i 5 mogą być wyrażone za pomocą średnich obliczanych w stosunku do racjonalnego zasięgu przewozów pociągami i czasu. Jednakże względna wielkość opłat za infrastrukturę jest związana z kosztami, które można przypisać danym przewozom.

7. Podaż usług określonych w załączniku III pkt 2 nie jest objęta tym artykułem. W każdym przypadku opłaty pobierane za takie usługi nie przekraczają kosztów ich świadczenia powiększonych o uzasadniony zysk.

8. Jeżeli usługi wyszczególnione w załączniku III pkt 3 i 4 jako usługi dodatkowe i pomocnicze są oferowane tylko przez jednego dostawcę, nałożona opłata za taką usługę nie przekracza kosztów jej świadczenia powiększonych o uzasadniony zysk.

9. Opłaty mogą być pobierane za wykorzystaną zdolność przepustową z przeznaczeniem na utrzymanie infrastruktury. Takie opłaty nie przekraczają straty w przychodach netto zarządcy infrastruktury spowodowanej przez utrzymanie.

10. Operator obiektów służących świadczeniu usług, o których mowa w załączniku III pkt 2, 3 i 4, przekazuje zarządcy infrastruktury informacje o opłatach, które należy uwzględnić w regulaminie sieci zgodnie z art. 27.

określone w ust. 3, 4 i 5 mogą być wyrażone za pomocą średnich obliczanych w stosunku do racjonalnego zasięgu przewozów pociągami i czasu. Jednakże względna wielkość opłat za infrastrukturę jest związana z kosztami, które można przypisać danym przewozom.

7. Podaż usług określonych w załączniku III pkt 2 nie jest objęta tym artykułem. W każdym przypadku opłaty pobierane za takie usługi nie przekraczają kosztów ich świadczenia powiększonych o uzasadniony zysk.

8. Jeżeli usługi wyszczególnione w załączniku III pkt 3 i 4 jako usługi dodatkowe i pomocnicze są oferowane tylko przez jednego dostawcę, nałożona opłata za taką usługę nie przekracza kosztów jej świadczenia powiększonych o uzasadniony zysk.

9. Opłaty mogą być pobierane za wykorzystaną zdolność przepustową z przeznaczeniem na utrzymanie infrastruktury. Takie opłaty nie przekraczają straty w przychodach netto zarządcy infrastruktury spowodowanej przez utrzymanie.

10. Operator obiektów służących świadczeniu usług, o których mowa w załączniku III pkt 2, 3 i 4, przekazuje zarządcy infrastruktury informacje o opłatach, które należy uwzględnić w regulaminie sieci zgodnie z art. 27.

Poprawka 80

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 32

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
Artykuł 32	Artykuł 32
Wyjątki od zasad pobierania opłat	Wyjątki od zasad pobierania opłat
1. W celu uzyskania pełnego odzysku	1. W celu uzyskania pełnego odzysku

kosztów poniesionych przez zarządcę infrastruktury dane państwo członkowskie może, jeżeli rynek może to wytrzymać, ***dokonywać*** podwyżek na podstawie efektywnych, przejrzystych i niedyskryminujących zasad, gwarantując jednak optymalną konkurencyjność***, zwłaszcza w międzynarodowych kolejowych przewozach towarowych***. System pobierania opłat respektuje osiągnięte wzrosty produktywności przez przedsiębiorstwa kolejowe.

kosztów poniesionych przez zarządcę infrastruktury dane państwo członkowskie może ***upoważnić zarządcę infrastruktury***, jeżeli rynek może to wytrzymać, ***do dokonywania*** podwyżek na podstawie efektywnych, przejrzystych i niedyskryminujących zasad, gwarantując jednak optymalną konkurencyjność ***sektora kolei***. System pobierania opłat respektuje osiągnięte wzrosty produktywności przez przedsiębiorstwa kolejowe.

Poziom opłat nie może jednak wykluczać użytkowania infrastruktury przez segmenty rynku, które mogą zapłacić przynajmniej koszty ponoszone bezpośrednio w wyniku prowadzenia przewozów kolejowych, powiększone o pewną stopę zwrotu, którą rynek może wytrzymać.

Poziom opłat nie może jednak wykluczać użytkowania infrastruktury przez segmenty rynku, które mogą zapłacić przynajmniej koszty ponoszone bezpośrednio w wyniku prowadzenia przewozów kolejowych, powiększone o pewną stopę zwrotu, którą rynek może wytrzymać.

Przed zatwierdzeniem takich podwyżek państwo członkowskie czuwa nad tym, by zarządca infrastruktury dokonał oceny ich zasadności w konkretnych segmentach rynku. Wykaz segmentów rynku określonych przez zarządców infrastruktury zawiera przynajmniej trzy następujące segmenty: przewozów towarowych, przewozów pasażerskich wykonywanych w ramach umowy o świadczenie usług publicznych oraz innych przewozów pasażerskich. Zarządcy infrastruktury mogą wyróżniać inne segmenty rynku.

Segmenty rynku, w których przedsiębiorstwa kolejowe nie prowadzą aktualnie działalności, ale w których mogą świadczyć usługi w okresie obowiązywania systemu pobierania opłat, również są definiowane. Zarządca infrastruktury nie uwzględnia podwyżek w systemie pobierania opłat w odniesieniu do tych segmentów rynku.

Wykaz segmentów rynku jest publikowany w regulaminie sieci i jest poddawany przeglądowi przynajmniej co pięć lat.

Powyższe segmenty rynku ustala się

Dodatkowe segmenty rynku ustala się

zgodnie z ***kryteriami wymienionymi*** w załączniku VIII pkt 3***, pod warunkiem uprzedniego zatwierdzenia przez organ regulacyjny. W przypadku segmentów rynku, w których nie mają miejsca przewozy, podwyżek nie uwzględnia się w systemie pobierania opłat.***	zgodnie z ***procedurą przewidzianą*** w załączniku VIII pkt 3.
Punkt 3 załącznika VIII, może zostać zmieniony na podstawie zebranych doświadczeń zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 60.	
	1a. W celu wykonywania przewozów towarowych z lub do państw trzecich na linii, w której szerokość torów różni się od głównej sieci kolejowej w Unii, zarządcy infrastruktury mogą pobierać wyższe opłaty, aby uzyskać zwrot wszystkich poniesionych kosztów.
2. Dla specjalnych projektów inwestycyjnych w przyszłości lub dla konkretnych projektów inwestycyjnych, które zostały zakończone po 1988 r., zarządca infrastruktury może ustalić lub nadal ustalać wyższe opłaty – na podstawie długookresowych kosztów takich projektów – jeżeli podnoszą one efektywność lub efektywność kosztową bądź oba te aspekty, a w inny sposób nie mogłyby być lub nie zostałyby uwzględnione. Taka umowa o pobieraniu opłat może także zawierać porozumienia w sprawie ponoszenia różnych rodzajów ryzyka związanego z nowymi inwestycjami.	2. Dla specjalnych projektów inwestycyjnych w przyszłości lub dla konkretnych projektów inwestycyjnych, które zostały zakończone po 1988 r., zarządca infrastruktury może ustalić lub nadal ustalać wyższe opłaty – na podstawie długookresowych kosztów takich projektów – jeżeli podnoszą one efektywność lub efektywność kosztową bądź oba te aspekty, a w inny sposób nie mogłyby być lub nie zostałyby uwzględnione. Taka umowa o pobieraniu opłat może także zawierać porozumienia w sprawie ponoszenia różnych rodzajów ryzyka związanego z nowymi inwestycjami.
3. Pociągi wyposażone w europejski system sterowania pociągiem (ETCS) używane na liniach wyposażonych w krajowe systemy srk są uprawnione do tymczasowej obniżki opłat za infrastrukturę zgodnie z załącznikiem VIII pkt 5.	3. Pociągi wyposażone w europejski system sterowania pociągiem (ETCS) używane na liniach wyposażonych w krajowe systemy srk są uprawnione do tymczasowej obniżki opłat za infrastrukturę zgodnie z załącznikiem VIII pkt 5. ***Zarządca infrastruktury jest zdolny zapewnić to, by taka obniżka nie skutkowała utratą dochodów. Obniżka ta jest równoważona wyższymi opłatami na tej samej linii kolejowej dla pociągów niewyposażonych w ETCS.***

Załącznik VIII pkt 5 może zostać zmieniony na podstawie zebranych doświadczeń zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 60.	Załącznik VIII pkt 5 może zostać zmieniony na podstawie zebranych doświadczeń zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 60***, w celu dalszego promowania europejskiego systemu zarządzania ruchem kolejowym***.
4. Aby zapobiec dyskryminacji, zapewnia się, żeby wszelkie dane średnie i krańcowe opłaty zarządcy infrastruktury za ekwiwalentne użytkowanie jego infrastruktury były porównywalne i żeby porównywalne usługi w tym samym segmencie rynku podlegały takim samym opłatom. Zarządca infrastruktury przedstawia w regulaminie sieci, że system pobierania opłat spełnia te wymagania w takim stopniu, w jakim to może być dokonane bez ujawnienia poufnych informacji dotyczących działalności gospodarczej.	4. Aby zapobiec dyskryminacji, zapewnia się, żeby wszelkie dane średnie i krańcowe opłaty zarządcy infrastruktury za ekwiwalentne użytkowanie jego infrastruktury były porównywalne i żeby porównywalne usługi w tym samym segmencie rynku podlegały takim samym opłatom. Zarządca infrastruktury przedstawia w regulaminie sieci, że system pobierania opłat spełnia te wymagania w takim stopniu, w jakim to może być dokonane bez ujawnienia poufnych informacji dotyczących działalności gospodarczej.
5. Jeżeli zarządca infrastruktury zamierza zmienić istotne elementy systemu pobierania opłat, określonych w ust. 1, musi je podać do publicznej wiadomości przynajmniej na trzy miesiące przed upływem terminu publikacji regulaminu sieci zgodnie z przepisami art. 27 ust. 4.	5. Jeżeli zarządca infrastruktury zamierza zmienić istotne elementy systemu pobierania opłat, określonych w ust. 1, musi je podać do publicznej wiadomości przynajmniej na trzy miesiące przed upływem terminu publikacji regulaminu sieci zgodnie z przepisami art. 27 ust. 4.
	Państwa członkowskie mogą podjąć decyzję o opublikowaniu ram pobierania opłat i zasad pobierania opłat obowiązujących konkretnie w odniesieniu do wykonywania międzynarodowych przewozów towarowych z lub do państw trzecich na linii, w której szerokość torów różni się od szerokości torów w głównej sieci kolejowej w Unii, obejmujących inne instrumenty i terminy niż te, o których mowa w art. 29 ust. 1, jeśli jest to wymagane w celu zapewnienia uczciwej konkurencji.

Poprawka 81

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 35 – ustęp 2 – akapit pierwszy

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
Podstawowe zasady planu wydajności***,*** ***wymienione w załączniku VIII pkt 44*** stosuje się na obszarze całej sieci.	***a) Aby osiągnąć uzgodniony poziom jakości usług i nie stworzyć zagrożenia dla rentowności usługi, po zatwierdzeniu przez organ regulacyjny zarządca infrastruktury uzgadnia z wnioskodawcami podstawowe parametry planu wydajności, w szczególności koszt opóźnień i płatności należne na podstawie planu wydajności dla pojedynczych i dla wszystkich pociągów uruchamianych przez przedsiębiorstwo kolejowe w danym okresie.***
	b) Co najmniej pięć dni przed uruchomieniem pociągu zarządca infrastruktury przekazuje przedsiębiorstwom kolejowym rozkład jazdy, na podstawie którego będą obliczane opóźnienia.
	c) Bez uszczerbku dla istniejących procedur odwoławczych i przepisów art. 50, w przypadku sporów dotyczących planu wydajności udostępnia się system rozwiązywania sporów w celu natychmiastowego rozwiązywania takich sporów. Jeżeli ten system jest stosowany, decyzje podejmuje się w terminie ograniczonym do dziesięciu dni roboczych.
	d) Raz do roku zarządca infrastruktury publikuje średni roczny poziom jakości usług osiągnięty przez przedsiębiorstwa kolejowe w oparciu o główne parametry uzgodnione w ramach planu wydajności.
	Podstawowe zasady planu wydajności ***obejmują następujące elementy, które***

stosuje się na obszarze całej sieci**.**

Uzasadnienie

Ustępy te są identyczne z ust. a, b, g, h załącznika VIII pkt 4. Są one uznawane za istotne elementy dyrektywy, ponieważ określają główne parametry i aspekty proceduralne w odniesieniu do planu wydajności.

Poprawka 82

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 35 – ustęp 2 – akapit drugi

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
Punkt 4 załącznika VIII, może zostać zmieniony na podstawie zebranych doświadczeń zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 60.	***Załącznik VIII pkt 4 zawierający dalsze elementy odnoszące się do planu wydajności*** może zostać zmieniony na podstawie zebranych doświadczeń zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 60.

Uzasadnienie

Po przeniesieniu głównych elementów załącznika VIII pkt 4 do głównego tekstu, załącznik ten zawiera bardziej szczegółowe elementy planu wydajności, które mogą zostać zmienione przez Komisję. Dzięki temu zapewniony jest wystarczający stopień elastyczności.

Poprawka 83

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 36 – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
Zarządcy infrastruktury mogą pobierać stosowną opłatę za zdolność przepustową, która jest alokowana, ale nie zostaje wykorzystana. Ta opłata zapewnia zachęty do efektywnego wykorzystania zdolności przepustowej. ***W przypadku występowania więcej niż jednego wnioskodawcy dla danej trasy*** pociągu, ***której*** alokacja ma nastąpić w ramach planowania rocznego rozkładu jazdy, pobiera się opłaty rezerwacyjne.	Zarządcy infrastruktury mogą pobierać stosowną opłatę za zdolność przepustową, która jest alokowana, ale nie zostaje wykorzystana. Ta opłata zapewnia zachęty do efektywnego wykorzystania zdolności przepustowej. ***Jeśli dwóch lub więcej wnioskodawców złoży wniosek o obsługę nakładających się tras*** pociągu, ***których*** alokacja ma nastąpić w ramach planowania rocznego rozkładu jazdy, pobiera się opłaty rezerwacyjne ***od wnioskodawcy, któremu została przydzielona cała trasa pociągu***

	lub jej część i nie została ona wykorzystana.

Uzasadnienie

W przypadku występowania więcej niż jednego wnioskodawcy dla danej trasu pociągu opłaty rezerwacyjne nakłada się tylko w sytuacji, gdy trasa jest przydzielona wnioskodawcy, który z niej nie korzysta.

Poprawka 84

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 41 – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
1. Wnioski o przyznanie zdolności przepustowej infrastruktury mogą być składane przez wnioskodawców ***w rozumieniu niniejszej dyrektywy.***	1. Wnioski o przyznanie zdolności przepustowej infrastruktury mogą być składane przez wnioskodawców. ***W celu korzystania ze zdolności przepustowej infrastruktury wnioskodawcy wyznaczają przedsiębiorstwo kolejowe zawierające umowy z zarządcą infrastruktury zgodnie z art. 28.***

Uzasadnienie

Poprawka ta przyjmuje sformułowanie użyte w rozporządzeniu 913/2010 w sprawie europejskiej sieci kolejowej ukierunkowanej na konkurencyjny transport towarowy.

Poprawka 85

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 40 – ustęp 1 – akapit drugi

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
Państwa członkowskie zapewniają wspólne działanie przedstawicieli zarządców infrastruktury, których decyzje o alokacji mają wpływ na innych zarządców infrastruktury w celu koordynowania alokacji lub w celu alokowania całej odpowiedniej zdolności przepustowej na poziomie międzynarodowym, bez szkody dla szczególnych przepisów ustawodawstwa Unii dotyczących sieci	Państwa członkowskie zapewniają wspólne działanie przedstawicieli zarządców infrastruktury, których decyzje o alokacji mają wpływ na innych zarządców infrastruktury w celu koordynowania alokacji lub w celu alokowania całej odpowiedniej zdolności przepustowej na poziomie międzynarodowym, bez szkody dla szczególnych przepisów ustawodawstwa Unii dotyczących sieci

kolejowych ukierunkowanych na transport towarów. Odpowiedni przedstawiciele zarządców infrastruktury z państw trzecich mogą być włączeni do tych procedur.	kolejowych ukierunkowanych na transport towarów. ***Uczestniczący w tej współpracy czuwają nad tym, aby członkostwo uczestników, metody działania i wszystkie odnośne kryteria, które są stosowane do oceniania i alokacji zdolności przepustowej infrastruktury, były podawane do wiadomości publicznej.*** Odpowiedni przedstawiciele zarządców infrastruktury z państw trzecich mogą być włączeni do tych procedur.

Uzasadnienie

Celem tej poprawki jest przeniesienie ustępu 4 art. 40 do ustępu 1 w tym artykule.

Poprawka 86

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 40 – ustęp 2

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
2. Komisja i przedstawiciele organów regulacyjnych, współpracujący zgodnie z przepisami art. 57, są informowani o ***wszystkich spotkaniach, na których opracowuje się wspólne zasady i praktyki dotyczące*** alokacji infrastruktury***, i zapraszani do udziału w nich w charakterze obserwatora***. W przypadku informatycznych systemów alokacji organy regulacyjne uzyskują z tych systemów wystarczające informacje umożliwiające im wykonywanie nadzoru regulacyjnego zgodnie z przepisami art. 56.	2. Komisja i przedstawiciele organów regulacyjnych, współpracujący zgodnie z przepisami art. 57, są informowani o ***wspólnych zasadach i praktykach dotyczących*** alokacji infrastruktury. W przypadku informatycznych systemów alokacji organy regulacyjne uzyskują z tych systemów wystarczające informacje umożliwiające im wykonywanie nadzoru regulacyjnego zgodnie z przepisami art. 56.

Uzasadnienie

System prawny, który ma zastosowanie w Unii Europejskiej, pozwala przedsiębiorstwom na swobodne organizowanie prowadzonych działań, bez konieczności zapraszania obserwatorów. Komisja i organy regulacyjne są informowane o decyzjach podejmowanych przez przedsiębiorstwa.

Poprawka 87

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 41 – ustęp 3

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
3. ***Komisja może przyjąć środki wykonawcze określające szczegółowo*** kryteria, których należy przestrzegać do celów stosowania ust. 2. ***Środki te, mające na celu zapewnienie wykonania niniejszej dyrektywy na jednolitych warunkach, przyjmuje się jako akty wykonawcze*** zgodnie z ***przepisami art. 63 ust. 3.***	3. ***Szczegółowe*** kryteria, których należy przestrzegać do celów stosowania ust. 2***, mogą zostać zmienione w miarę zdobywania doświadczenia*** zgodnie z ***procedurą, o której mowa w art. 60.***

Uzasadnienie

Początkowe sformułowanie „określające szczegółowo kryteria" sugeruje, że celem tego postanowienia jest uzupełnienie aktu prawnego. Wymaga to przekazania uprawnień, aby umożliwić taką zmianę Komisji.

Poprawka 88

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 43 – ustęp 2

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
2. Zarządcy infrastruktury uzgadniają z innymi odpowiednimi zainteresowanymi zarządcami infrastruktury, które międzynarodowe trasy pociągów mają zostać włączone do obowiązującego rozkładu jazdy przed rozpoczęciem konsultacji na temat projektu obowiązującego rozkładu jazdy. Korekty są dokonywane tylko w razie bezwzględnej konieczności.	2. Zarządcy infrastruktury uzgadniają z innymi odpowiednimi zainteresowanymi zarządcami infrastruktury, które międzynarodowe trasy pociągów mają zostać włączone do obowiązującego rozkładu jazdy przed rozpoczęciem konsultacji na temat projektu obowiązującego rozkładu jazdy. Korekty są dokonywane tylko w razie bezwzględnej konieczności ***i muszą być należycie uzasadnione***.

Uzasadnienie

Chodzi o większą przejrzystość w zarządzaniu.

Poprawka 89

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 47 – ustęp 4 – akapit drugi

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
W celu zagwarantowania rozwijania odpowiednich usług transportowych, w szczególności stosownie do wymogów obowiązku użyteczności publicznej lub promocji rozwijania przewozów towarowych, państwa członkowskie mogą podejmować wszelkie konieczne środki, na warunkach niedyskryminujących, w celu zapewnienia, żeby takie przewozy uzyskiwały priorytet przy dokonywaniu alokacji zdolności przepustowej infrastruktury.	W celu zagwarantowania rozwijania odpowiednich usług transportowych, w szczególności stosownie do wymogów obowiązku użyteczności publicznej lub promocji rozwijania przewozów towarowych***, a zwłaszcza przewozów międzynarodowych,*** państwa członkowskie mogą podejmować wszelkie konieczne środki, na warunkach niedyskryminujących, w celu zapewnienia, żeby takie przewozy uzyskiwały priorytet przy dokonywaniu alokacji zdolności przepustowej infrastruktury.

Uzasadnienie

Jeśli chcemy zwiększyć wykorzystanie kolei na szczeblu europejskim, należy dążyć do nadania pierwszeństwa międzynarodowym usługom kolejowym.

Poprawka 90

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 47 – ustęp 5

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
5. ***Znaczenie przewozów*** towarów, w szczególności ***międzynarodowych przewozów*** towarów***, jest traktowane z właściwą uwagą przy wyznaczaniu kryteriów priorytetów***.	5. ***Kryteria priorytetów obejmują przewozy*** towarów, w szczególności ***międzynarodowe przewozy*** towarów.

Uzasadnienie

Wyrażenie „z właściwą uwagą” jest zbyt ogólne i jeśli Komisja zamierza zwiększyć przewozy towarów koleją, a zwłaszcza przewozy międzynarodowe, to powinna to jasno wyrazić.

Poprawka 91

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 51 – ustęp 2 – akapit czwarty

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
Plan może podlegać uprzedniemu zatwierdzeniu przez państwo członkowskie. Organ regulacyjny, o którym mowa w art. 55, ***może wydać opinię dotyczącą adekwatności planu operacyjnego dla realizacji tych celów***.	Plan może podlegać uprzedniemu zatwierdzeniu przez państwo członkowskie. Organ regulacyjny, o którym mowa w art. 55, ***nadzoruje proces konsultacji, czuwając nad tym, by przebiegał on w sposób wykluczający dyskryminację***.

Uzasadnienie

Organ regulacyjny nie powinien być zobowiązany do ingerowania w decyzje dotyczące działalności podejmowane przez zarządcę infrastruktury, ponieważ może to zagrozić jego pozycji obiektywnego arbitra.

Poprawka 92

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 51 – ustęp 2 – akapit czwarty a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	W razie przepełnienia sieci transeuropejskiej lub tras pociągów, które spowodowałoby istotne skutki dla jednej sieci transeuropejskiej lub kilku z nich, sieć organów regulacyjnych zdefiniowana w art. 57 może wydać opinię na temat zasadności działań w ramach takiego planu.

Uzasadnienie

W poprawce przewiduje się możliwość konsultacji z siecią organów regulacyjnych w razie istotnego przepełnienia jednej sieci lub kilku z nich.

Poprawka 93

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 53 – ustęp 3

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
3. Zarządca infrastruktury ***w odpowiednim terminie*** informuje zainteresowane strony o nieplanowanych pracach w zakresie utrzymania.	3. Zarządca infrastruktury ***przynajmniej na tydzień wcześniej*** informuje zainteresowane strony o nieplanowanych pracach w zakresie utrzymania.

Uzasadnienie

Logiczne jest, że zainteresowane strony powinny wiedzieć, kiedy rozpoczną się nieplanowane prace, ponieważ powinny się do tego odpowiednio przygotować.

Poprawka 94

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 54 – ustęp 1 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	1a. Zarządcy infrastruktury dysponują protokołami postępowania na okoliczność wypadku lub awarii technicznej.

Uzasadnienie

Byłoby właściwe, gdyby zarządcy infrastruktury dysponowali protokołami postępowania na okoliczność wypadku lub awarii technicznej. Protokoły te pomogłyby w lepszym i szybszym przygotowaniu planów gotowości, powinny też być rozpowszechniane jako przykład dobrej praktyki pomiędzy wszystkimi zarządcami infrastruktury.

Poprawka 95

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 54 – ustęp 3

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
3. ***Państwa członkowskie mogą wymagać od przedsiębiorstw kolejowych zaangażowania się w zapewnienie we własnym zakresie egzekwowania i monitorowania spełniania norm i zasad bezpieczeństwa.***	3. ***Poza przypadkami siły wyższej, w tym pilnych prac mających fundamentalne znaczenie dla zapewnienia bezpieczeństwa, trasa pociągu przydzielona zgodnie z niniejszym artykułem do celów przewozu towarowego nie może być anulowana później niż na dwa miesiące przed przewidzianą***

	w obowiązującym rozkładzie jazdy datą świadczenia usługi, jeżeli dany wnioskodawca nie wyraża zgody na takie anulowanie. W takim przypadku dany zarządca infrastruktury stara się zaproponować wnioskodawcy trasę pociągu o równoważnej jakości i niezawodności, którą wnioskodawca ma prawo zaakceptować lub odrzucić. W razie odrzucenia propozycji, ma on co najmniej prawo do uzyskania zwrotu dokonanych opłat.

Uzasadnienie

W niniejszej poprawce przewiduje się minimalne niezbędne rozwiązania alternatywne lub zwrot opłat w przypadku wyłączenia trasy z ruchu, z wyjątkiem przypadków działania siły wyższej. W poprawce uwzględnia się i uzupełnia sformułowanie zawarte już w rozporządzeniu w sprawie europejskiej sieci transportu kolejowego (rozporządzenie (UE) nr 913/2010).

Poprawka 96

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 55

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
Artykuł 55	Artykuł 55
Organ regulacyjny	***Krajowe organy regulacyjne***
1. Każde państwo członkowskie powołuje jeden krajowy organ regulacyjny dla branży kolejowej. Organ ten jest autonomiczny oraz odrębny prawnie i niezależny pod względem organizacyjnymi, funkcjonalnym, hierarchicznym i decyzyjnym od wszystkich innych organów publicznych. Jest on również niezależny w swojej organizacji, decyzjach finansowych, strukturach prawnych i podejmowaniu decyzji od któregokolwiek zarządcy infrastruktury, organu pobierającego opłaty, organu alokującego lub wnioskodawcy. Ponadto organ ten zachowuje funkcjonalną niezależność od wszelkich właściwych organów	***1.*** Każde państwo członkowskie powołuje jeden krajowy organ regulacyjny dla branży kolejowej. Organ ten jest autonomiczny oraz odrębny prawnie i niezależny pod względem organizacyjnymi, funkcjonalnym, hierarchicznym i decyzyjnym od wszystkich innych organów publicznych. Jest on również niezależny w swojej organizacji, decyzjach finansowych, strukturach prawnych i podejmowaniu decyzji od któregokolwiek zarządcy infrastruktury, organu pobierającego opłaty, organu alokującego lub wnioskodawcy. Ponadto organ ten zachowuje funkcjonalną niezależność od wszelkich właściwych organów

uczestniczących w zawieraniu umów o świadczenie usług publicznych.

uczestniczących w zawieraniu umów o świadczenie usług publicznych. ***Organ regulacyjny posiada niezbędne możliwości organizacyjne w odniesieniu do zasobów ludzkich i materialnych, które są stosowne do poziomu działalności sektora kolejowego danego państwa członkowskiego, obejmującego nasilenie ruchu, jak też do rozmiarów sieci, potrzebne do wykonania zadań powierzonych mu zgodnie z art. 56.***

2. Państwa członkowskie mogą powoływać organy regulacyjne dla kilku sektorów podlegających regulacji, jeśli takie zintegrowane organy regulacyjne spełniają wymogi w zakresie niezależności określone w ust. 1.

2. Państwa członkowskie mogą powoływać organy regulacyjne dla kilku sektorów podlegających regulacji, jeśli takie zintegrowane organy regulacyjne spełniają wymogi w zakresie niezależności określone w ust. 1.

3. Prezes i organ zarządzający organu regulacyjnego dla branży kolejowej są mianowani na kadencję o stałej długości z możliwością przedłużenia na kolejną kadencję na klarownych zasadach gwarantujących niezależność. Wyboru dokonuje się spośród osób, które nie zajmowały jakiegokolwiek stanowiska ani nie wykonywały jakichkolwiek obowiązków służbowych w przedsiębiorstwach lub podmiotach podlegających regulacji, nie miały w nich udziałów ani nie miały z nimi związków gospodarczych, w sposób pośredni lub bezpośredni, przez okres ***trzech*** lat przed mianowaniem i w trakcie sprawowania stanowiska. Po upływie kadencji osoby te nie będą zajmowały jakichkolwiek stanowisk ani wykonywały jakichkolwiek obowiązków służbowych w którymkolwiek z przedsiębiorstw lub podmiotów podlegających regulacji, nie będą miały w nich udziałów ani nie będą miały z nimi związków gospodarczych przez okres nie krótszy niż ***trzy*** lata. Osoby te pełne uprawnienia odnośnie do zatrudniania personelu organu regulacyjnego i zarządzania nim.

3. Prezes i organ zarządzający organu regulacyjnego dla branży kolejowej są mianowani ***przez parlament krajowy lub inne właściwe zgromadzenie parlamentarne*** na kadencję o stałej długości z możliwością przedłużenia na kolejną kadencję na klarownych zasadach gwarantujących niezależność. Wyboru dokonuje się spośród osób, które ***dysponują wiedzą i doświadczeniem w dziedzinie regulacji sektora kolejowego lub innego sektora, a w pierwszej kolejności spośród osób, które*** nie zajmowały jakiegokolwiek stanowiska ani nie wykonywały jakichkolwiek obowiązków służbowych w przedsiębiorstwach lub podmiotach podlegających regulacji, nie miały w nich udziałów ani nie miały z nimi związków gospodarczych, w sposób pośredni lub bezpośredni, przez okres ***co najmniej dwóch*** lat ***lub przez dłuższy okres określony zgodnie z ustawodawstwem krajowym*** przed mianowaniem i w trakcie sprawowania stanowiska. ***Osoby te wyraźnie to stwierdzają poprzez złożenie odpowiedniego oświadczenia o braku konfliktu interesów.*** Po upływie kadencji osoby te nie będą zajmowały jakichkolwiek stanowisk ani wykonywały

jakichkolwiek obowiązków służbowych w którymkolwiek z przedsiębiorstw lub podmiotów podlegających regulacji, nie będą miały w nich udziałów ani nie będą miały z nimi związków gospodarczych przez okres nie krótszy niż ***dwa*** lata ***lub przez dłuższy okres określony zgodnie z ustawodawstwem krajowym***. Osoby te *posiadają* pełne uprawnienia odnośnie do zatrudniania personelu organu regulacyjnego i zarządzania nim. ***Osoby te muszą działać z zachowaniem pełnej niezależności i w żadnych okolicznościach nie mogą podlegać instrukcjom ze strony rządu lub przedsiębiorstwa prywatnego bądź publicznego.***

Poprawka 97

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 56

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
Artykuł 56	Artykuł 56
Funkcje ***organu regulacyjnego***	Funkcje ***krajowych organów regulacyjnych***
1. Nie naruszając przepisów art. 46 ust. 6, wnioskodawca ma prawo do odwołania się do organu regulacyjnego, jeżeli uważa, że został potraktowany nieuczciwie, dyskryminująco lub został w jakikolwiek inny sposób poszkodowany, a w szczególności przeciwko decyzjom podjętym przez zarządcę infrastruktury albo, jeśli to stosowne, przedsiębiorstwo kolejowe lub operatora obiektów infrastruktury usługowej w zakresie dotyczącym:	1. Nie naruszając przepisów art. 46 ust. 6, wnioskodawca ma prawo do odwołania się do organu regulacyjnego, jeżeli uważa, że został potraktowany nieuczciwie, dyskryminująco lub został w jakikolwiek inny sposób poszkodowany, a w szczególności przeciwko decyzjom podjętym przez zarządcę infrastruktury albo, jeśli to stosowne, przedsiębiorstwo kolejowe lub operatora obiektów infrastruktury usługowej w zakresie dotyczącym:
a) regulaminu sieci;	a) regulaminu sieci;
b) kryteriów w nim określonych;	b) kryteriów w nim określonych;
c) procesu alokacji i jego wyniku;	c) procesu alokacji i jego wyniku;
d) systemu pobierania opłat;	d) systemu pobierania opłat;
e) poziomu lub struktury opłat za	e) poziomu lub struktury opłat za

infrastrukturę, które są lub mogą być wymagane do zapłaty;	infrastrukturę, które są lub mogą być wymagane do zapłaty;
f) prawa dostępu zgodnie z art. 10, 11 i 12;	f) prawa dostępu zgodnie z art. 10, 11 i 12;
g) dostępu do usług i pobierania opłat za usługi zgodnie z przepisami art. 13;	g) dostępu do usług i pobierania opłat za usługi zgodnie z przepisami art. 13;
	ga) decyzji o licencjach, w przypadku gdy organ regulacyjny nie jest również organem wydającym licencje zgodnie z art. 16.
	1a. Obowiązkiem organu regulacyjnego jest podjęcie decyzji odnośnie do każdej reklamacji w celu naprawy sytuacji najpóźniej w terminie jednego miesiąca od otrzymania reklamacji, a także podejmowanie działań z własnej inicjatywy. W przypadku odwołania się przeciwko odmowie przyznania zdolności przepustowej lub przeciwko warunkom oferty zdolności przepustowej organ regulacyjny albo potwierdza, że decyzja zarządcy infrastruktury nie wymaga żadnych zmian, albo wymaga zmiany tej decyzji zgodnie ze wskazówkami określonymi przez organ regulacyjny.
	Komisja z własnej inicjatywy bada stosowanie i egzekwowanie przepisów dotyczących uprawnień organów regulacyjnych i ich terminów na wydanie decyzji, zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 63 ust. 2.
2. Organ regulacyjny posiada ***również*** kompetencje w zakresie monitorowania konkurencji na rynkach przewozów kolejowych ***i*** prowadzenia przeglądów ***pkt a–g)*** ust. 1 z własnej inicjatywy w celu zapobiegania dyskryminacyjnemu traktowaniu wnioskodawców. Sprawdza on w szczególności, czy regulamin sieci zawiera klauzule o charakterze dyskryminacyjnym lub pozostawia zarządcy infrastruktury swobodę decyzyjną, którą można wykorzystać w celu nierównego traktowania wnioskodawców. ***Organ regulacyjny***	2. Organ regulacyjny posiada kompetencje w zakresie monitorowania konkurencji***, zatrzymywania zmian powodujących dyskryminację i zakłócenie rynku*** na rynkach przewozów kolejowych ***oraz*** prowadzenia przeglądów ***lit. a–ga)*** ust. 1 z własnej inicjatywy w celu zapobiegania dyskryminacyjnemu traktowaniu wnioskodawców***, w tym za pomocą odpowiednich środków korygujących***. Sprawdza on w szczególności, czy regulamin sieci zawiera klauzule o charakterze dyskryminacyjnym lub pozostawia zarządcy infrastruktury

posiada niezbędne możliwości organizacyjne potrzebne do wykonania powyższych zadań.	swobodę decyzyjną, którą można wykorzystać w celu nierównego traktowania wnioskodawców. ***W tym celu organ regulacyjny ściśle współpracuje również z krajowym organem ds. bezpieczeństwa odpowiedzialnym za ocenę zgodności lub przydatności do stosowania składników interoperacyjności lub prowadzenie procedur weryfikacji WE podsystemów zgodnie z dyrektywą 2008/57/WE. Na wniosek wnioskodawców w procedurach toczących się przed krajowym organem ds. bezpieczeństwa, które mogą mieć konsekwencje w odniesieniu do dostępu do rynku, krajowy organ ds. bezpieczeństwa informuje organ regulacyjny o odnośnych aspektach tej procedury. Organ regulacyjny wydaje zalecenia. Krajowy organ ds. bezpieczeństwa przedstawia organowi regulacyjnemu uzasadnienie w przypadku, gdy zamierza nie zastosować się do takich zaleceń.***
3. Organ regulacyjny zapewnia, żeby opłaty ustalone przez zarządcę infrastruktury były zgodne z rozdziałem IV sekcja 2 i były niedyskryminujące. Negocjacje między wnioskodawcami a zarządcą infrastruktury dotyczące poziomu opłat za infrastrukturę mogą być dopuszczalne tylko wówczas, jeżeli są prowadzone pod nadzorem organu regulacyjnego. Organ regulacyjny interweniuje, jeśli pojawi się prawdopodobieństwo, że negocjacje naruszą wymagania niniejszego rozdziału.	3. Organ regulacyjny zapewnia, żeby opłaty ustalone przez zarządcę infrastruktury były zgodne z rozdziałem IV sekcja 2 i były niedyskryminujące. Negocjacje między wnioskodawcami a zarządcą infrastruktury dotyczące poziomu opłat za infrastrukturę mogą być dopuszczalne tylko wówczas, jeżeli są prowadzone pod nadzorem organu regulacyjnego. Organ regulacyjny interweniuje, jeśli pojawi się prawdopodobieństwo, że negocjacje naruszą wymagania niniejszego rozdziału.
	3a. Organ regulacyjny sprawdza, czy rachunkowość przedsiębiorstw kolejowych i zarządców infrastruktury jest zgodna z przepisami dotyczącymi rozdziału rachunkowości określonymi w art. 6.
	3b. Organ regulacyjny określa, o ile jest to przewidziane w prawie krajowym, zgodnie z art. 10 ust. 2, czy głównym celem usługi jest przewóz podróżnych między stacjami znajdującymi się w różnych państwach członkowskich, i zgodnie z art. 11 ust. 2,

czy usługi przewidziane w art. 10 w połączeniach pomiędzy stacją początkową a stacją docelową, które są objęte co najmniej jedną umową o świadczenie usług publicznych, zagrażają równowadze ekonomicznej umów o świadczenie usług publicznych.

3c. Organ regulacyjny powiadamia Komisję o każdej reklamacji odnoszącej się do decyzji organu regulacyjnego związanej z ust. 1–3b. Komisja w ciągu dwóch tygodni od otrzymania reklamacji wnioskuje – jeśli to konieczne – o dokonanie zmian w odnośnej decyzji, tak aby zapewnić jej zgodność z prawem Unii. Organ regulacyjny zmienia swoją decyzję, uwzględniając zmiany, o które zwróciła się Komisja.

3d. Organ regulacyjny co najmniej raz w roku przeprowadza konsultacje z przedstawicielami użytkowników kolejowych przewozów towarowych i pasażerskich, aby uwzględnić ich opinie o rynku kolejowym, w tym o wydajności przewozów, opłatach za infrastrukturę, wysokości i przejrzystości cen przewozów kolejowych.

Poprawka 98

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 56 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	Artykuł 56a
	Uprawnienia krajowych organów regulacyjnych
	1. W celu wykonywania zadań wymienionych w art. 56 organ regulacyjny ma uprawnienia do:
	a) egzekwowania wykonania swoich decyzji za pomocą odpowiednich sankcji, w tym kar pieniężnych; decyzja organu regulacyjnego jest wiążąca dla wszystkich

stron, do których jest skierowana, i nie podlega kontroli ze strony innej krajowej instancji administracyjnej;

b) żądania odpowiednich informacji od zarządcy infrastruktury, wnioskodawców i wszelkich włączonych do sprawy osób trzecich w ramach zainteresowanego państwa członkowskiego oraz do egzekwowania takich żądań przy pomocy odpowiednich sankcji, w tym kar pieniężnych; informacje, które należy przekazywać organowi regulacyjnemu, obejmują wszystkie dane potrzebne temu organowi w ramach jego funkcji odwoławczej oraz funkcji monitorowania konkurencji na rynkach przewozów kolejowych; dotyczy to również danych niezbędnych do celów statystycznych i badań rynkowych; żądane informacje muszą być dostarczone bez zbędnej zwłoki;

c) przeprowadzania audytów lub inicjowania audytów zewnętrznych u zarządców infrastruktury i – w stosownych przypadkach – w przedsiębiorstwach kolejowych, aby sprawdzić przestrzeganie przepisów dotyczących rozdziału rachunkowości określonych w art. 6.

2. Państwa członkowskie czuwają nad tym, by decyzje podejmowane przez organ regulacyjny podlegały kontroli sądowej. Odwołanie nie ma skutku zawieszającego w stosunku do decyzji organu regulacyjnego.

2a. W przypadku konfliktów dotyczących decyzji podjętych przez organy regulacyjne w sprawie transgranicznych usług transportowych zaangażowane strony mogą odwołać się do Komisji Europejskiej w celu otrzymania – w terminie jednego miesiąca od otrzymania odwołania – wiążącej decyzji w sprawie zgodności kwestionowanych decyzji z prawem UE.

	3. Państwa członkowskie czuwają nad publikacją decyzji organu regulacyjnego.
	4. Państwa członkowskie zapewniają przekazanie organowi regulacyjnemu przez zarządców infrastruktury i wszystkie przedsiębiorstwa lub inne podmioty zajmujące się różnymi rodzajami transportu kolejowego lub zarządzaniem infrastrukturą, w tym operatorów obiektów infrastruktury usługowej, o których mowa w art. 6, szczegółowych sprawozdań obowiązkowych, aby organ ten mógł wykonać swoje zadania. Takie sprawozdania obowiązkowe muszą zawierać co najmniej elementy określone w załączniku X. Organ regulacyjny może również wyciągać z tych sprawozdań wnioski dotyczące kwestii związanych z pomocą państwa, które zgłasza organom odpowiedzialnym za rozwiązywanie tych kwestii.
	Załącznik X może zostać zmieniony na podstawie zebranych doświadczeń zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 60.

Poprawka 99

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 57

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
Artykuł 57	Artykuł 57
Współpraca organów regulacyjnych	Współpraca ***krajowych*** organów regulacyjnych ***i uprawnienia Komisji***
1. Krajowe organy regulacyjne wymieniają informacje o swojej pracy oraz zasadach i praktyce podejmowania decyzji oraz współpracują w inny sposób w celu koordynowania podejmowania przez nich decyzji na obszarze całej Unii. W tym celu współpracują w ramach ***grupy roboczej, której posiedzenia odbywają się*** regularnie. ***Komisja wspiera organy regulacyjne w wykonywaniu tego zadania.***	1. Krajowe organy regulacyjne wymieniają informacje o swojej pracy oraz zasadach i praktyce podejmowania decyzji oraz współpracują w inny sposób w celu koordynowania podejmowania przez nich decyzji na obszarze całej Unii. W tym celu współpracują w ramach ***formalnie ustanowionej sieci, spotykając się*** regularnie ***z inicjatywy Komisji i pod jej przewodnictwem***. ***W tym celu Komisja***

	zapewnia aktywną współpracę organów regulacyjnych oraz podejmuje działania w przypadku, gdyby organy regulacyjne nie wywiązywały się z powierzonego im mandatu.
	W skład przedstawicieli Komisji wchodzą zarówno przedstawiciele służb odpowiedzialnych za transport, jak i konkurencję.
	Komisja tworzy bazę danych, którą krajowe organy regulacyjne zasilają danymi na temat wszystkich procedur związanych z reklamacjami, takimi jak daty reklamacji, rozpoczęcie procedur z własnej inicjatywy, wszystkie projekty decyzji i decyzje ostateczne, zaangażowane strony, główne kwestie proceduralne i problemy z interpretacją przepisów mających zastosowanie do kolei, a także dochodzenia z własnej inicjatywy w sprawach dotyczących dostępu lub opłat za międzynarodowe przewozy kolejowe.
2. Organy regulacyjne mają uprawnienia do ścisłej współpracy, w tym za pomocą uzgodnień roboczych, w celu wzajemnej pomocy wzajemnej w zakresie zadań dotyczących monitorowania rynku oraz rozpatrywania skarg i prowadzenia postępowań.	2. Organy regulacyjne mają uprawnienia do ścisłej współpracy, w tym za pomocą uzgodnień roboczych, w celu wzajemnej pomocy wzajemnej w zakresie zadań dotyczących monitorowania rynku oraz rozpatrywania skarg i prowadzenia postępowań.
3. W przypadku skargi lub wszczętego z własnej inicjatywy postępowania w sprawach dotyczących dostępu lub pobierania opłat związanych z międzynarodową trasą pociągu, jak również w ramach monitorowania konkurencji na rynku związanym z międzynarodowymi usługami kolejowymi, zainteresowany organ regulacyjny przed podjęciem decyzji konsultuje się z organami regulacyjnymi wszystkich pozostałych państw członkowskich, przez które przebiega dana międzynarodowa trasa pociągu, i zwraca się do nich o wszystkie konieczne informacje.	3. W przypadku skargi lub wszczętego z własnej inicjatywy postępowania w sprawach dotyczących dostępu lub pobierania opłat związanych z międzynarodową trasą pociągu, jak również w ramach monitorowania konkurencji na rynku związanym z międzynarodowymi usługami kolejowymi, zainteresowany organ regulacyjny przed podjęciem decyzji ***powiadamia Komisję i*** konsultuje się z organami regulacyjnymi wszystkich pozostałych państw członkowskich, przez które przebiega dana międzynarodowa trasa pociągu, i zwraca się do nich o wszystkie konieczne informacje. ***Sieć krajowych organów regulacyjnych wydaje również opinię.***

4. Organy regulacyjne, z którymi skonsultowano się zgodnie z przepisami ust. 3, przekazują wszystkie informacje, o które same mogą się zwracać na mocy ich ustawodawstwa krajowego. Informacje takie można wykorzystywać wyłącznie w celu rozpatrywania skargi bądź prowadzenia postępowania, o których mowa w ust. 3.

4. Organy regulacyjne, z którymi skonsultowano się zgodnie z przepisami ust. 3, przekazują wszystkie informacje, o które same mogą się zwracać na mocy ich ustawodawstwa krajowego. Informacje takie można wykorzystywać wyłącznie w celu rozpatrywania skargi bądź prowadzenia postępowania, o których mowa w ust. 3.

5. Organ regulacyjny, do którego kierowana jest skarga, bądź, który prowadzi postępowanie z własnej inicjatywy, przekazuje odpowiednie informacje odpowiedzialnemu organowi regulacyjnemu w celu podjęcia przez ten organ działań dotyczących zainteresowanych stron.

5. Organ regulacyjny, do którego kierowana jest skarga, bądź, który prowadzi postępowanie z własnej inicjatywy, przekazuje odpowiednie informacje odpowiedzialnemu organowi regulacyjnemu w celu podjęcia przez ten organ działań dotyczących zainteresowanych stron.

6. Państwa członkowskie zapewniają niezwłoczne przekazanie przez któregokolwiek z wspólnie działających przedstawicieli zarządców infrastruktury, o których mowa w art. 40 ust. 1, wszystkich informacji niezbędnych w celu rozpatrzenia skargi lub przeprowadzenia dochodzenia, o których mowa w ust. 3 niniejszego artykułu, a o które zwrócił się organ regulacyjny państwa członkowskiego, w którym ma siedzibę wspólnie działający przedstawiciel. Organ ten ma prawo przekazać takie informacje dotyczące danej międzynarodowej trasy pociągów organom regulacyjnym, o których mowa w ust. 3.

6. Państwa członkowskie zapewniają niezwłoczne przekazanie przez któregokolwiek z wspólnie działających przedstawicieli zarządców infrastruktury, o których mowa w art. 40 ust. 1, wszystkich informacji niezbędnych w celu rozpatrzenia skargi lub przeprowadzenia dochodzenia, o których mowa w ust. 3 niniejszego artykułu, a o które zwrócił się organ regulacyjny państwa członkowskiego, w którym ma siedzibę wspólnie działający przedstawiciel. Organ ten ma prawo przekazać takie informacje dotyczące danej międzynarodowej trasy pociągów organom regulacyjnym, o których mowa w ust. 3.

6a. Komisja może z własnej inicjatywy uczestniczyć w działaniach wymienionych w art. 57 ust. 2–6, o których informuje sieć organów regulacyjnych, o której mowa w ust. 1.

7. ***Organy regulacyjne opracowują*** wspólne zasady i praktyki dotyczące podejmowania decyzji, do których są upoważnione na mocy niniejszej dyrektywy. Komisja może przyjąć ***środki wykonawcze określające*** takie wspólne zasady i praktyki. ***Środki takie, mające na celu zapewnienie wykonania niniejszej***

7. ***Sieć organów regulacyjnych ustanowiona zgodnie z ust. 1 opracowuje*** wspólne zasady i praktyki dotyczące podejmowania decyzji, do których ***organy te*** są upoważnione na mocy niniejszej dyrektywy. Komisja może przyjąć ***i uzupełniać*** takie wspólne zasady i praktyki zgodnie z ***procedurą, o której mowa w art.***

dyrektywy na jednolitych warunkach, przyjmuje się jako akty wykonawcze zgodnie z ***przepisami art. 63 ust. 3***.	***60***.
Organy regulacyjne prowadzą również przeglądy decyzji i praktyk stowarzyszeń zarządców infrastruktury, o których mowa w art. 40 ust. 1, które wykonują przepisy niniejszej dyrektywy bądź w inny sposób przyczyniają się do usprawniania międzynarodowych przewozów kolejowych.	***Sieć organów regulacyjnych prowadzi*** również przeglądy decyzji i praktyk stowarzyszeń zarządców infrastruktury, o których mowa w art. 40 ust. 1, które wykonują przepisy niniejszej dyrektywy bądź w inny sposób przyczyniają się do usprawniania międzynarodowych przewozów kolejowych.

Poprawka 100

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 57 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	Artykuł 57a
	Europejski organ regulacyjny
	W oparciu o doświadczenia wynikające z działania sieci krajowych organów regulacyjnych Komisja sporządza, przed upływem dwóch lat po opublikowaniu niniejszej dyrektywy, wniosek ustawodawczy dotyczący utworzenia europejskiego organu regulacyjnego. Organ ten pełni funkcję kontrolną i arbitrażową w odniesieniu do problemów o charakterze ponadgranicznym i międzynarodowym, jak również funkcję organu odwoławczego w odniesieniu do decyzji krajowych organów regulacyjnych.

Poprawka 101

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 59 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	Artykuł 59a

	Artykuł przekazujący uprawnienia
	Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 60 w odniesieniu do zakresu monitorowania rynku zgodnie z art. 15, niektórych elementów regulaminu sieci zgodnie z art. 27, niektórych zasad pobierania opłat zgodnie z art. 31, tymczasowej obniżki opłat za infrastrukturę dla pociągów wyposażonych w europejski system sterowania pociągiem zgodnie z art. 32 ust. 3, niektórych elementów planu wydajności zgodnie z art. 35, kryteriów obowiązujących w związku z wymogami dotyczącymi wnioskodawców ubiegających się o dostęp do infrastruktury zgodnie z art. 41, harmonogramu procesu alokacji zgodnie z art. 43, obowiązkowych sprawozdań zgodnie z art. 56a oraz wspólnych zasad i praktyk dotyczących podejmowania decyzji przez organy regulacyjne zgodnie z art. 57.

Uzasadnienie

Nowe ustalenia międzyinstytucjonalne z 2011 r. dotyczące aktów delegowanych wymagają użycia specjalnych klauzul standardowych, które wprowadzono tu dla zastąpienia sformułowania zawartego we wniosku Komisji.

Poprawka 102

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 60

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
Artykuł 60	***skreślony***
Wykonanie przekazanych uprawnień	
1. Uprawnienia do przyjęcia aktów delegowanych, o których mowa w art. 7 ust. 1 akapit drugi, art. 13 ust. 5 akapit drugi, art. 15 ust. 5 akapit drugi, art. 20 akapit trzeci, art. 27 ust. 2, art. 30 ust. 3 akapit drugi, art. 31 ust. 5 akapit drugi,	

art. 32 ust. 1 akapit trzeci, art. 32 ust. 3, art. 35 ust. 2, art. 43 ust. 1 i art. 56 ust. 8 akapit trzecie powierza się Komisji na czas nieokreślony.

2. Niezwłocznie po przyjęciu aktu delegowanego Komisja powiadamia o tym równocześnie Parlament Europejski i Radę.

3. Uprawnienia do przyjęcia aktów delegowanych powierzone Komisji podlegają warunkom określonym w art. 61 i 62.

Uzasadnienie

Nowe ustalenia międzyinstytucjonalne z 2011 r. dotyczące aktów delegowanych wymagają użycia specjalnych klauzul standardowych, które wprowadzono w art. 60a dla zastąpienia sformułowania zawartego we wniosku Komisji.

Poprawka 103

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 60 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	Artykuł 60a
	Wykonanie przekazania
	Przekazanie uprawnień, o którym mowa w art. 15 ust. 5, art. 27 ust. 2, art. 31 ust. 3 i 5, art. 32 ust. 3, art. 35 ust. 2, art. 41 ust. 3, art. 43 ust. 1, art. 56a ust. 6 i art. 57 ust. 7, powierza się Komisji na okres pięciu lat od wejścia w życie podstawowego aktu ustawodawczego. Komisja sporządza sprawozdanie dotyczące przekazania uprawnień nie później niż dziewięć miesięcy przed zakończeniem okresu pięciu lat. Przekazanie uprawnień jest w sposób dorozumiany odnawiane na takie same okresy, chyba że Parlament Europejski lub Rada sprzeciwią się temu odnowieniu nie później niż trzy miesiące przed końcem każdego okresu.

3. Przekazanie uprawnień przewidziane w art. 15 ust. 5, art. 27 ust. 2, art. 31 ust. 3 i 5, art. 32 ust. 3, art. 35 ust. 2, art. 41 ust. 3, art. 43 ust. 1, art. 56a ust. 6 i art. 57 ust. 7 może zostać odwołane w dowolnym momencie przez Parlament Europejski lub Radę. Decyzja o odwołaniu kończy przekazanie uprawnień określonych w tej decyzji. Decyzja ta staje się skuteczna następnego dnia po jej opublikowaniu w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej lub w terminie późniejszym wskazanym w tej decyzji. Nie wpływa ona na ważność aktów delegowanych już obowiązujących.

4. Niezwłocznie po przyjęciu aktu delegowanego Komisja powiadamia o tym równocześnie Parlament Europejski i Radę.

5. Akt delegowany przyjęty zgodnie z art. 15 ust. 5, art. 27 ust. 2, art. 31 ust. 3 i 5, art. 32 ust. 3, art. 35 ust. 2, art. 41 ust. 3, art. 43 ust. 1, art. 56a ust. 6 i art. 57 ust. 7 wchodzi w życie tylko wtedy, gdy Parlament Europejski lub Rada nie wyrażą sprzeciwu w terminie dwóch miesięcy od powiadomienia o nim Parlamentu Europejskiego lub Rady bądź jeśli Parlament Europejski i Rada przed upływem tego terminu poinformowały Komisję o tym, że nie wyrażą sprzeciwu. Okres ten przedłuża się o dwa miesiące z inicjatywy Parlamentu Europejskiego lub Rady.

Uzasadnienie

Nowe ustalenia międzyinstytucjonalne z 2011 r. dotyczące aktów delegowanych wymagają użycia specjalnych klauzul standardowych, które wprowadzono tu dla zastąpienia sformułowania zawartego we wniosku Komisji.

Poprawka 104

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 61

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
Artykuł 61	***skreślony***
Odwołanie przekazanych uprawnień	
1. Przekazanie uprawnień przewidziane w art. 60 ust. 1 może zostać odwołane przez Parlament Europejski lub Radę.	
2. Instytucja, która rozpoczęła wewnętrzną procedurę w celu podjęcia decyzji, czy zamierza ona odwołać przekazanie uprawnień, informuje drugiego prawodawcę i Komisję najpóźniej miesiąc przed podjęciem ostatecznej decyzji, wskazując przekazane uprawnienia, które mogłyby zostać odwołane, oraz uzasadnienie tego odwołania.	
3. Decyzja o odwołaniu kończy przekazanie uprawnień określonych w tej decyzji. Staje się ona skuteczna natychmiast lub od późniejszej daty, która jest w niej określona. Nie wpływa ona na ważność aktów delegowanych już obowiązujących. Jest publikowana w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej.	

Uzasadnienie

Zgodnie ze wspólnymi ustaleniami międzyinstytucjonalnymi z 2011 r. artykuł ten należy skreślić, ponieważ jego treść przeniesiono do art. 60a.

Poprawka 105

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 62

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
Artykuł 62	***skreślony***
Sprzeciw wobec aktów delegowanych	

1. Parlament Europejski i Rada mogą wyrazić sprzeciw wobec aktu delegowanego w terminie dwóch miesięcy od daty zawiadomienia. Z inicjatywy Parlamentu Europejskiego lub Rady termin ten jest przedłużany o miesiąc.

2. Jeżeli po upływie tego terminu ani Parlament Europejski ani Rada nie wyrażą sprzeciwu wobec aktu delegowanego, lub jeśli przed upływem tego terminu zarówno Parlament Europejski jak i Rada poinformowały Komisję, że podjęły decyzję o niewyrażaniu sprzeciwu, akt delegowany wchodzi w życie z dniem przewidzianym w jego przepisach.

3. Jeśli Parlament Europejski lub Rada wyrażą sprzeciw wobec aktu delegowanego, nie wchodzi on w życie. Instytucja, która wyraża sprzeciw wobec aktu delegowanego, podaje uzasadnienie.

Uzasadnienie

Zgodnie ze wspólnymi ustaleniami międzyinstytucjonalnymi z 2011 r. artykuł ten należy skreślić, ponieważ jego treść przeniesiono do art. 60a.

Poprawka 106

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 63 – ustęp 2 – akapit pierwszy

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
Na wniosek ***państwa członkowskiego*** lub z własnej inicjatywy Komisja, w szczególnych przypadkach, bada stosowanie i wprowadzenie postanowień niniejszej dyrektywy ***oraz w*** ciągu dwóch miesięcy od daty otrzymania takiego wniosku podejmie decyzję, zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 64 ust. 2, czy odnośne środki mogą być w dalszym ciągu stosowane. Komisja informuje o swojej decyzji Parlament Europejski, Radę i państwa członkowskie.	Na wniosek ***krajowego organu regulacyjnego i innych właściwych organów krajowych*** lub z własnej inicjatywy Komisja, w szczególnych przypadkach, bada stosowanie i wprowadzenie postanowień niniejszej dyrektywy***. Krajowe organy regulacyjne prowadzą dostępną dla Komisji Europejskiej bazę danych zawierającą ich projekty decyzji. W*** ciągu dwóch miesięcy od daty otrzymania takiego wniosku ***Komisja Europejska*** podejmie decyzję,

	zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 64 ust. 2, czy odnośne środki mogą być w dalszym ciągu stosowane. Komisja informuje o swojej decyzji Parlament Europejski, Radę i państwa członkowskie.

Uzasadnienie

Poprawka ta ma celu lepsze powiązanie krajowego organu regulacyjnego z funkcją nadzorczą Komisji Europejskiej.

Poprawka 107

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 63 – ustęp 2 – akapit drugi

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
Bez uszczerbku dla przepisów art. 258 Traktatu każde państwo członkowskie może skierować decyzję Komisji do Rady w terminie jednego miesiąca od daty przyjęcia decyzji. Rada, stanowiąc kwalifikowaną większością głosów, może w wyjątkowych okolicznościach podjąć odmienną decyzję w okresie jednego miesiąca od daty skierowania decyzji.	***Na wniosek państwa członkowskiego lub z własnej inicjatywy Komisja – w konkretnych przypadkach – bada stosowanie i egzekwowanie postanowień niniejszej dyrektywy oraz przyjmuje odnośną decyzję zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 64 ust. 3.***

Uzasadnienie

Dzięki tej poprawce ustęp ten jest bardziej spójny ze standardową procedurą wdrażania aktów prawnych. Odwołanie do art. 64 ust. 3 odnoszącego się do procedury analizy jest zbliżone do treści początkowego postanowienia art. 63 ust. 2.

Poprawka 108

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 63 – ustęp 3

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
3. Środki mające na celu zapewnienie wykonania niniejszej dyrektywy na jednolitych warunkach przyjmuje Komisja jako akty wykonawcze zgodnie z procedurą regulacyjną, o której mowa w	3. Środki ***przygotowane zgodnie z art. 10 ust. 2, art. 11 ust. 4, art. 14 ust. 2 i art. 17 ust. 5*** mające na celu zapewnienie wykonania niniejszej dyrektywy na jednolitych warunkach przyjmuje Komisja

art. 64 ust. 3.	jako akty wykonawcze zgodnie z procedurą regulacyjną, o której mowa w art. 64 ust. 3.

Uzasadnienie

Poprawka ta ma na celu jaśniejsze sprecyzowanie, dla których artykułów Komisja może przyjmować akty wykonawcze.

Poprawka 109

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 64 – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
1. Komitet ***udziela pomocy Komisji***.	1. ***Działania Komisji są wspierane przez*** Komitet ***utworzony na mocy niniejszej dyrektywy***. ***Komitet ten jest komitetem w rozumieniu rozporządzenia (UE) nr 182/2011.***

Uzasadnienie

Jest to poprawka techniczna mająca na celu uaktualnienie tekstu w związku z ostatnimi zmianami w ustawodawstwie odnoszącymi się do wykonywania przez Komisję uprawnień wykonawczych oraz określenie Komitetu, o którym mowa w tym ustępie.

Poprawka 110

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 64 – ustęp 2

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
2. Gdy dokonuje się odwołania do niniejszego ustępu, zastosowanie mają przepisy ***art. 3 i 7 decyzji 1999/468/WE, zważywszy na jej przepis art. 8***.	2. Gdy dokonuje się odwołania do niniejszego ustępu, zastosowanie mają przepisy ***art. 4 i 11 rozporządzenia (UE) nr 182/2011***.

Uzasadnienie

Jest to poprawka techniczna mająca na celu uaktualnienie tekstu w związku z ostatnimi zmianami w ustawodawstwie odnoszącymi się do wykonywania przez Komisję uprawnień wykonawczych.

Poprawka 111

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 64 – ustęp 3

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
3. ***W przypadku odniesienia do*** niniejszego ustępu ***stosuje się*** przepisy ***art. 5 oraz art. 7 decyzji 1999/468/WE, z uwzględnieniem art. 8 tej decyzji***.	3. ***Gdy dokonuje się odwołania do*** niniejszego ustępu***, zastosowanie mają*** przepisy ***art. 5 i 11 rozporządzenia (UE) nr 182/2011***.

Uzasadnienie

Jest to poprawka techniczna mająca na celu uaktualnienie tekstu w związku z ostatnimi zmianami w ustawodawstwie odnoszącymi się do wykonywania przez Komisję uprawnień wykonawczych.

Poprawka 112

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 66 – ustęp 1 – akapit pierwszy

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
Państwa członkowskie wprowadzają w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania przepisów art. […] i załączników […] ***najpóźniej do dnia […] r***. Niezwłocznie przekazują Komisji tekst tych przepisów oraz tabelę korelacji pomiędzy tymi przepisami a niniejszą dyrektywą.	Państwa członkowskie wprowadzają w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania przepisów art. […] i załączników […] ***w terminie 12 miesięcy od wejścia w życie niniejszej dyrektywy***. Niezwłocznie przekazują Komisji tekst tych przepisów oraz tabelę korelacji pomiędzy tymi przepisami a niniejszą dyrektywą.

Uzasadnienie

Jest to przekształcenie 3 dyrektyw, które powinny być już wdrożone przez państwa członkowskie, i dlatego toczą się obecnie liczne postępowania w sprawie uchybienia zobowiązaniom państwa członkowskiego. 12 miesięcy to wystarczający okres.

Poprawka 113

Wniosek dotyczący dyrektywy
Załącznik I – tiret szóste

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
– drogi dojazdowe dla pasażerów i towarów, w tym drogi dostępu;	– drogi dojazdowe dla pasażerów i towarów, w tym ***dostęp dla pieszych i*** drogi dostępu;

Poprawka 114

Wniosek dotyczący dyrektywy
Załącznik II

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
ZAŁĄCZNIK II	***skreślony***
Podstawowe funkcje zarządcy infrastruktury	
(o których mowa w art. 7)	
Wykaz podstawowych funkcji określonych w art. 7:	
– podejmowanie decyzji dotyczących przydzielania tras pociągów, w tym zarówno określanie, jak i ocena dostępności, a także przydzielanie poszczególnych tras pociągów,	
– podejmowanie decyzji dotyczących pobierania opłat za infrastrukturę, w tym ustalanie i ściąganie opłat.	

Uzasadnienie

Załącznik II został włączony do art. 7, ponieważ jego treść została uznana za istotny element tekstu.

Poprawka 115

Wniosek dotyczący dyrektywy
Załącznik III

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
ZAŁĄCZNIK III	ZAŁĄCZNIK III
Usługi, które mają być świadczone na rzecz przedsiębiorstw kolejowych	Usługi, które mają być świadczone na rzecz przedsiębiorstw kolejowych
1. Minimalny pakiet dostępu obejmuje:	1. Minimalny pakiet dostępu obejmuje:
a) realizację wniosków o alokację zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej;	a) realizację wniosków o alokację zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej;
b) uprawnienie do użytkowania infrastruktury, która jest przyznana;	b) uprawnienie do użytkowania infrastruktury, która jest przyznana;
c) korzystanie z punktów i węzłów kolejowych;	c) korzystanie z punktów i węzłów kolejowych;
d) sterowanie ruchem pociągów, w tym sygnalizację, kontrolę, odprawianie i łączność, oraz dostarczanie informacji o ruchu pociągów;	d) sterowanie ruchem pociągów, w tym sygnalizację, kontrolę, odprawianie i łączność, oraz dostarczanie informacji o ruchu pociągów;
e) korzystanie z urządzeń zasilania w prąd trakcyjny, jeżeli są one dostępne;	e) korzystanie z urządzeń zasilania w prąd trakcyjny, jeżeli są one dostępne;
f) urządzenia zaopatrzenia w paliwo, jeśli są dostępne;	
g) wszystkie pozostałe informacje wymagane do wdrożenia lub prowadzenia przewozów, dla których została przyznana zdolność przepustowa.	g) wszystkie pozostałe informacje wymagane do wdrożenia lub prowadzenia przewozów, dla których została przyznana zdolność przepustowa.
2. Dostęp przyznaje się również do obiektów infrastruktury usługowej ***i dostarczania*** usług w ***następujących*** obiektach:	2. Dostęp przyznaje się również do ***następujących*** obiektów infrastruktury usługowej***, jeśli istnieją, oraz do*** usług ***dostarczanych*** w ***tych*** obiektach:
a) stacje pasażerskie, ich budynki i inne urządzenia, w tym ***informacja*** dla podróżnych i ***sprzedaż*** biletów;	a) stacje pasażerskie, ich budynki i inne urządzenia, w tym ***usługi informacyjne*** dla podróżnych i ***dogodna wspólna lokalizacja dla usług sprzedaży*** biletów;
b) terminale towarowe;	b) terminale towarowe;
c) stacje rozrządowe;	c) stacje rozrządowe;
d) urządzenia do formowania składów pociągów;	d) urządzenia do formowania składów pociągów;

e) tory postojowe;	e) tory postojowe;
f) utrzymanie i inne urządzenia techniczne;	f) utrzymanie i inne urządzenia techniczne;
g) kolejowe urządzenia portowe;	g) kolejowe urządzenia portowe;
h) instalacje pomocnicze, w tym urządzenia do przeciągania wagonów.	h) instalacje pomocnicze, w tym urządzenia do przeciągania wagonów;
	ha) urządzenia zaopatrzenia w paliwo i dostawa paliwa za pośrednictwem tych urządzeń, za którą opłaty są podawane na fakturach oddzielnie od opłat za użytkowanie urządzeń zaopatrzenia w paliwo.
3. Usługi dodatkowe mogą obejmować:	3. Usługi dodatkowe mogą obejmować:
a) prąd trakcyjny, ***za który*** opłaty są podawane na fakturach oddzielnie od opłat za użytkowanie urządzeń zasilania w prąd trakcyjny;	a) prąd trakcyjny, ***którego dostawcę przedsiębiorstwo kolejowe może wybierać według własnego uznania; w przypadku gdy dostawca prądu trakcyjnego jest jednocześnie operatorem obiektu,*** opłaty ***za prąd trakcyjny*** są podawane na fakturach oddzielnie od opłat za użytkowanie urządzeń zasilania w prąd trakcyjny;
b) podgrzewanie składów pociągów pasażerskich;	b) podgrzewanie składów pociągów pasażerskich;
c) dostawę paliwa, za które opłaty są podawane na fakturach oddzielnie od opłat za użytkowanie urządzeń zaopatrzenia w paliwo;	
d) kontrakty dopasowane do indywidualnych potrzeb klienta na:	d) kontrakty dopasowane do indywidualnych potrzeb klienta na:
– sprawowanie kontroli nad transportem ładunków niebezpiecznych,	– sprawowanie kontroli nad transportem ładunków niebezpiecznych,
– udzielanie pomocy w prowadzeniu pociągów nadzwyczajnych.	– udzielanie pomocy w prowadzeniu pociągów nadzwyczajnych.
4. Usługi pomocnicze mogą obejmować:	4. Usługi pomocnicze mogą obejmować:
a) dostęp do sieci telekomunikacyjnych;	a) dostęp do sieci telekomunikacyjnych;
b) dostarczanie uzupełniających informacji;	b) dostarczanie uzupełniających informacji;
c) kontrolę techniczną taboru.	c) kontrolę techniczną taboru.

Poprawka 116

Wniosek dotyczący dyrektywy
Załącznik IV – punkt 16 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	16a. Incydenty, wypadki i poważne wypadki zgodnie z dyrektywą 2004/49/WE, do których doszło w ubiegłym roku.

Uzasadnienie

Informacje dotyczące rozwoju rynku kolejowego, które należy gromadzić i przekazywać Komisji, powinny obejmować również dane na temat warunków bezpieczeństwa kolei w państwach członkowskich UE.

Poprawka 117

Wniosek dotyczący dyrektywy
Załącznik V

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
ZAŁĄCZNIK V	***skreślony***
Zdolność finansowa	
(o którym mowa w art. 20)	
1. Zdolność finansowa będzie weryfikowana na podstawie rocznych sprawozdań finansowych przedsiębiorstwa kolejowego, a w przypadku gdy przedsiębiorstwo nie może przedstawić rocznych sprawozdań finansowych - na podstawie rocznego bilansu. Wymagane jest przedstawienie szczegółowych danych, w szczególności w następujących sprawach:	
a) dostępne fundusze, w tym saldo rachunku bankowego, zabezpieczone przekroczenie stanu konta i pożyczki;	
b) fundusze i aktywa dostępne jako zabezpieczenie;	
c) kapitał obrotowy;	
d) istotne koszty, łącznie z kosztem zakupu	

na rachunek pojazdów, terenów, budynków, instalacji i taboru kolejowego;

e) obciążenia na aktywach przedsiębiorstwa.

2. W szczególności przedsiębiorstwo ubiegające się o licencję nie posiada zdolności finansowej, jeśli w związku ze swoją działalnością zalega z zapłatą podatków lub składek na ubezpieczenia społeczne.

3. Organy mogą w szczególności zażądać przedstawienia sprawozdania z audytu oraz odpowiednich dokumentów z banku, powszechnej kasy oszczędnościowej, od księgowego lub audytora. Dokumenty te muszą zawierać informacje dotyczące kwestii określonych w pkt 1.

Uzasadnienie

Załącznik ten został włączony do art. 20, ponieważ został uznany za istotny element tekstu.

Poprawka 118

Wniosek dotyczący dyrektywy
Załącznik VI – wprowadzenie

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
Regulamin sieci ***określony*** w art. 27 ***zawiera*** następujące informacje:	***Poszczególne części regulaminu*** sieci ***określonego*** w art. 27 ***zawierają*** następujące informacje:

Uzasadnienie

Zdanie wprowadzające do załącznika VI wymaga dostosowania, ponieważ jego główne elementy zostały przeniesione do art. 27.

Poprawka 119

Wniosek dotyczący dyrektywy
Załącznik VI – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
1. Część przedstawiającą charakter infrastruktur, która jest udostępniana przedsiębiorstwom kolejowym, oraz warunki dostępu do niej. Informacje w tej części są zgodne z rejestrami infrastruktury, które mają być publikowane zgodnie z przepisami art. 35 dyrektywy 2008/57/WE, lub odnoszą się do tych rejestrów.	***skreślony***

Uzasadnienie

Ta część załącznika VI została przeniesiona do art. 27.

Poprawka 120

Wniosek dotyczący dyrektywy
Załącznik VI – ustęp 2

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
2. Część na temat zasad pobierania opłat i taryf***. Zawiera ona*** odpowiednie szczegóły systemu pobierania opłat, jak również wystarczające informacje dotyczące opłat, a także inne informacje dotyczące usług wymienionych w załączniku III, które są świadczone tylko przez jednego usługodawcę. Podaje ona szczegółowo metodykę, zasady, jeśli to właściwe, stosowane skale przy zastosowaniu ***art. 31 do 36*** w odniesieniu do kosztów i opłat. Zawiera informacje na temat zmian opłat, w sprawie których już podjęto decyzję lub przewidywanych w ciągu najbliższych pięciu lat.	2. Część na temat zasad pobierania opłat i taryf ***zawiera*** odpowiednie szczegóły systemu pobierania opłat, jak również wystarczające informacje dotyczące opłat, a także inne informacje dotyczące usług wymienionych w załączniku III, które są świadczone tylko przez jednego usługodawcę. Podaje ona szczegółowo metodykę, zasady i, jeśli to właściwe, stosowane skale przy zastosowaniu ***art. 31 ust. 4 i 5 do art. 36*** w odniesieniu do kosztów i opłat. Zawiera informacje na temat zmian opłat, w sprawie których już podjęto decyzję lub przewidywanych w ciągu najbliższych pięciu lat.

Uzasadnienie

Tekst wymaga dostosowania, ponieważ niektóre części załącznika VI zostały przeniesione do

art. 27.

Poprawka 121

Wniosek dotyczący dyrektywy
Załącznik VI – ustęp 3 – akapit pierwszy

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
Część na temat zasad i kryteriów alokacji zdolności przepustowej***. Zawiera*** ogólną charakterystykę zdolności przepustowej infrastruktury, która jest udostępniana przedsiębiorstwom kolejowym, i wszelkie ograniczenia związane z jej wykorzystywaniem, w tym prawdopodobne wymagania zdolności przepustowej w zakresie utrzymania. Określa ona także procedury i ostateczne terminy, które dotyczą procesu alokacji zdolności przepustowej infrastruktury. Zawiera określone kryteria, które są wykorzystywane w trakcie tego procesu, w szczególności:	Część na temat zasad i kryteriów alokacji zdolności przepustowej ***zawiera*** ogólną charakterystykę zdolności przepustowej infrastruktury, która jest udostępniana przedsiębiorstwom kolejowym, i wszelkie ograniczenia związane z jej wykorzystywaniem, w tym prawdopodobne wymagania zdolności przepustowej w zakresie utrzymania. Określa ona także procedury i ostateczne terminy, które dotyczą procesu alokacji zdolności przepustowej infrastruktury. Zawiera określone kryteria, które są wykorzystywane w trakcie tego procesu, w szczególności:

Uzasadnienie

Tekst wymaga dostosowania, ponieważ niektóre części załącznika VI zostały przeniesione do art. 27.

Poprawka 122

Wniosek dotyczący dyrektywy
Załącznik VI – ustępy 4 oraz 5

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
4. Część dotycząca informacji odnośnie do wniosku o wydanie licencji, o której mowa w art. 25, oraz certyfikatów bezpieczeństwa wydawanych zgodnie z dyrektywą 2004/49/WE.	***skreślone***
5. Część dotycząca informacji odnośnie do procedur rozstrzygania sporów i apelacji w zakresie spraw związanych z dostępem do infrastruktury kolejowej i przewozów	

oraz planu wydajności, o którym mowa w art. 35.

Uzasadnienie

Te części załącznika VI zostały przeniesione do art. 27.

Poprawka 123

Wniosek dotyczący dyrektywy
Załącznik VI – ustęp 6

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
6. Część dotycząca dostępu do obiektów infrastruktury usługowej i opłat za korzystanie z obiektów infrastruktury usługowej, o których mowa w załączniku III. Operatorzy obiektów infrastruktury usługowej, które nie znajdują się pod kontrolą zarządcy infrastruktury, przedstawiają informacje o opłatach pobieranych za uzyskanie dostępu do danego obiektu oraz za świadczenie usług, jak również informacje o technicznych warunkach dostępu, które uwzględnia się w regulaminie sieci.	***skreślony***

Uzasadnienie

Ta część załącznika VI została przeniesiona do art. 27.

Poprawka 124

Wniosek dotyczący dyrektywy
Załącznik VI – ustęp 7

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
7. Wzór umowy służący zawieraniu umów ramowych między zarządcą infrastruktury a wnioskodawcą zgodnie z art. 42 niniejszej dyrektywy.	***skreślony***

Uzasadnienie

Ta część załącznika VI została przeniesiona do art. 27.

Poprawka 125

Wniosek dotyczący dyrektywy
Załącznik VII

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
Załącznik VII	Załącznik VII
Podstawowe zasady i parametry umów między właściwymi organami i zarządcami infrastruktury	Podstawowe zasady i parametry umów między właściwymi organami i zarządcami infrastruktury
(o których mowa w art. 30)	(o których mowa w art. 30)
Umowa zawiera uszczegółowienie art. 30, w tym:	Umowa zawiera uszczegółowienie art. 30, w tym:
1. zakres umowy odnośnie do infrastruktury i obiektów infrastruktury usługowej o strukturze zgodnej z załącznikiem III. Obejmuje wszystkie aspekty ***rozwoju infrastruktury, w tym utrzymanie i remonty*** eksploatowanej już infrastruktury. Budowę nowej infrastruktury można uwzględnić jako oddzielny punkt;	1. zakres umowy odnośnie do infrastruktury i obiektów infrastruktury usługowej o strukturze zgodnej z załącznikiem III. Obejmuje wszystkie aspekty ***utrzymania i remontów*** eksploatowanej już infrastruktury. Budowę nowej infrastruktury można uwzględnić jako oddzielny punkt;
2. struktura uzgodnionych płatności alokowanych do usług w zakresie infrastruktury wymienionych w załączniku III, do utrzymania***, do budowy nowej infrastruktury*** oraz do likwidowania obecnych zaległości w zakresie utrzymania;	2. struktura uzgodnionych płatności***, w tym orientacyjne prognozy przewidywanego poziomu,*** alokowanych do usług w zakresie infrastruktury wymienionych w załączniku III, do utrzymania***, w tym remontów i modernizacji,*** oraz do likwidowania obecnych zaległości w zakresie utrzymania; ***płatności przeznaczone na nową infrastrukturę można uwzględnić jako oddzielny punkt;***
3. wyniki gospodarcze ukierunkowane na użytkownika w formie wskaźników i kryteriów jakości obejmujących:	3. wyniki gospodarcze ukierunkowane na użytkownika w formie wskaźników i kryteriów jakości obejmujących:
a) parametry eksploatacyjne pociągów i poziom zadowolenia klienta,	a) parametry eksploatacyjne pociągów i poziom zadowolenia klienta, ***zwłaszcza wpływ jakości infrastruktury na niezawodność pociągów,***

b) przepustowość sieci,	b) przepustowość sieci ***i dostępność infrastruktury***,
c) zarządzanie majątkiem,	c) zarządzanie majątkiem,
d) wielkość działań,	d) wielkość działań,
e) poziomy bezpieczeństwa, oraz	e) poziomy bezpieczeństwa, oraz
f) ochronę środowiska;	f) ochronę środowiska;
4. wielkość potencjalnych zaległości w zakresie utrzymania, środki przeznaczone na ich likwidację oraz składniki majątki, które będą stopniowo wycofywane z eksploatacji, a co za tym idzie będą powodować inny ruch kapitału;	4. wielkość potencjalnych zaległości w zakresie utrzymania, środki przeznaczone na ich likwidację oraz składniki majątki, które będą stopniowo wycofywane z eksploatacji, a co za tym idzie będą powodować inny ruch kapitału;
5. zachęty zgodnie z art. 30 ust. 1;	5. zachęty zgodnie z art. 30 ust. 1;
6. minimalne obowiązki zarządcy infrastruktury w zakresie sprawozdawczości, dotyczące treści i częstotliwości sprawozdań, w tym informacje, które należy publikować co roku;	6. minimalne obowiązki zarządcy infrastruktury w zakresie sprawozdawczości, dotyczące treści i częstotliwości sprawozdań, w tym informacje, które należy publikować co roku;
7. mechanizm zapewniający przekazywanie istotnej części redukcji kosztów użytkownikom w formie obniżonego poziomu opłat;	7. mechanizm zapewniający przekazywanie istotnej części redukcji kosztów użytkownikom w formie obniżonego poziomu opłat ***zgodnie z wymogami art. 30 ust. 1, nie zagrażając równowadze rachunków zarządcy infrastruktury, stosownie do wymagań art. 8 ust. 4***;
8. uzgodniony okres obowiązywania umowy zsynchronizowany i zgodny z okresem obowiązywania planu prowadzenia działalności gospodarczej, koncesji lub licencji danego zarządcy infrastruktury oraz z ramami pobierania opłat i przepisami określonymi przez państwo;	8. uzgodniony okres obowiązywania umowy zsynchronizowany i zgodny z okresem obowiązywania planu prowadzenia działalności gospodarczej, koncesji lub licencji danego zarządcy infrastruktury oraz z ramami pobierania opłat i przepisami określonymi przez państwo;
9. przepisy dotyczące postępowania w przypadku poważnych zakłóceń przewozów lub sytuacji nadzwyczajnych***, z uwzględnieniem minimalnego poziomu obsługi na wypadek ewentualnych strajków,*** oraz wcześniejszego rozwiązania umowy i powiadamiania użytkowników;	9. przepisy dotyczące postępowania w przypadku poważnych zakłóceń przewozów lub sytuacji nadzwyczajnych oraz wcześniejszego rozwiązania umowy i ***terminowego*** powiadamiania użytkowników;
10. działania naprawcze podejmowane w	10. działania naprawcze podejmowane w

przypadku gdy jedna ze stron naruszyła swoje zobowiązania umowne; powyższe obejmuje warunki i procedury renegocjacji oraz wcześniejszego rozwiązania umowy z uwzględnieniem roli organu regulacyjnego.

przypadku gdy jedna ze stron naruszyła swoje zobowiązania umowne; powyższe obejmuje warunki i procedury renegocjacji oraz wcześniejszego rozwiązania umowy z uwzględnieniem roli organu regulacyjnego.

Poprawka 126

Wniosek dotyczący dyrektywy
Załącznik VIII – punkt 1

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
ZAŁĄCZNIK VIII	ZAŁĄCZNIK VIII
Wymogi odnośnie do kosztów i opłat dotyczących infrastruktury kolejowej	Wymogi odnośnie do kosztów i opłat dotyczących infrastruktury kolejowej
(o których mowa w art. 31 ust. 3 i 5, art. 32 ust. 1 i 3 oraz art. 35)	(o których mowa w art. 31 ust. 3 i 5, art. 32 ust. 1 i 3 oraz art. 35)
1. Koszty bezpośrednie przewozów pociągami, o których mowa w art. 31 ust. 3, dotyczące zużycia infrastruktury, nie obejmują następujących pozycji:	1. Koszty bezpośrednie przewozów pociągami, o których mowa w art. 31 ust. 3, dotyczące zużycia infrastruktury, nie obejmują następujących pozycji:
a) koszty ogólne rozkładające się na cała sieć***, w tym wynagrodzenia i emerytury***;	a) koszty ogólne rozkładające się na całą sieć;
b) odsetki należne od kapitału;	b) odsetki należne od kapitału;
c) ponad jedna dziesiąta kosztów związanych z układaniem rozkładu jazdy, przydzielaniem tras pociągów, kierowaniem ruchem pociągów, odprawianiem i sygnalizacją ruch pociągów;	
d) amortyzacja urządzeń do podawania informacji, łączności i telekomunikacji;	d) amortyzacja urządzeń do podawania informacji, łączności i telekomunikacji;
e) koszty związane z gospodarką nieruchomościami, w szczególności nabywaniem, zbywaniem, rozbiórką, dekontaminacją, rekultywacją lub dzierżawą gruntu lub innych środków trwałych;	e) koszty związane z gospodarką nieruchomościami, w szczególności nabywaniem, zbywaniem, rozbiórką, dekontaminacją, rekultywacją lub dzierżawą gruntu lub innych środków trwałych;
f) ***usługi socjalne,*** szkoły, przedszkola***, restauracje***;	f) szkoły, przedszkola;
g) koszty związane z przypadkami działania siły wyższej, wypadkami,	g) koszty związane z przypadkami działania siły wyższej, wypadkami,

zakłóceniami przewozów.

W przypadku gdy koszty bezpośrednio przekroczą średnio dla całej sieci 35 % średnich kosztów utrzymania sieci, zarządzania nią i jej remontów obliczanych na podstawie wykonanych pociągokilometrów, zarządca infrastruktury przedstawia organowi regulacyjnemu szczegółowe uzasadnienie dotyczące takich okoliczności. Obliczane w tym celu średnie koszty nie uwzględniają składników kosztów, o których mowa w ppkt e), f) lub g).

zakłóceniami przewozów.

W przypadku gdy koszty bezpośrednio przekroczą średnio dla całej sieci 35 % średnich kosztów utrzymania sieci, zarządzania nią i jej remontów obliczanych na podstawie wykonanych pociągokilometrów, zarządca infrastruktury przedstawia organowi regulacyjnemu szczegółowe uzasadnienie dotyczące takich okoliczności. Obliczane w tym celu średnie koszty nie uwzględniają składników kosztów, o których mowa w ppkt e), f) lub g).

Poprawka 127

Wniosek dotyczący dyrektywy
Załącznik VIII – ustęp 3

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
3. ***Zarządca*** infrastruktury wykazuje organowi regulacyjnemu, że dana usługa kolejowa może pokryć płatności podwyżek zgodnie z art. 32 ust. 1***, przy czym każdy z rodzajów przewozów wymienionych w poszczególnych punktach poniżej należy do innego segmentu rynku:***	***3. Zarządca infrastruktury wyodrębnia jednolite segmenty rynku i odpowiadające im podwyżki w rozumieniu art. 32 ust. 1 na podstawie badania rynku i po konsultacjach z wnioskodawcami. Z wyjątkiem przewozów, o których mowa w art. 32 ust. 1a, zarządca*** infrastruktury wykazuje organowi regulacyjnemu, że dana usługa kolejowa może pokryć płatności podwyżek zgodnie z art. 32 ust. 1***. W razie wprowadzenia podwyżek przez zarządcę infrastruktury, sporządza on listę segmentów rynku, w przypadku których organ regulacyjny udziela wcześniejszej zgody.***
a) Przewozy pasażerskie / przewozy towarowe;	
b) Pociągi przewożące ładunki niebezpieczne / a pozostałe pociągi towarowe;	
c) Przewozy krajowe / przewozy międzynarodowe;	
d) Transport kombinowany / bezpośrednie	

połączenia kolejowe;

e) Miejskie lub regionalne przewozy pasażerskie / międzymiastowe przewozy pasażerskie;

f) Pociągi rozkładowe bezpośrednie / pociągi przewożące ładunki rozproszone;

g) Regularne przewozy kolejowe / nieregularne przewozy kolejowe;

Poprawka 128

Wniosek dotyczący dyrektywy
Załącznik VIII – punkt 4 – litera a)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
a) Aby osiągnąć uzgodniony poziom jakości usług i nie stworzyć zagrożenia dla rentowności usługi, po zatwierdzeniu przez organ regulacyjny zarządca infrastruktury uzgadnia z wnioskodawcami podstawowe parametry planu wydajności, w szczególności wielkość opóźnień, płatności należne na podstawie planu wydajności dla pojedynczych i dla wszystkich pociągów uruchamianych przez przedsiębiorstwo kolejowe w danym okresie;	***skreślona***

Uzasadnienie

Skreślone elementy załącznika VIII zostały przeniesione do art. 35 ust. 2.

Poprawka 129

Wniosek dotyczący dyrektywy
Załącznik VIII – punkt 4 – litera b)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
b) Co najmniej pięć dni przed uruchomieniem pociągu zarządca infrastruktury przekazuje przedsiębiorstwom kolejowym rozkład jazdy, na podstawie którego będą	***skreślona***

obliczane opóźnienia;

Uzasadnienie

Skreślone elementy załącznika VIII zostały przeniesione do art. 35 ust. 2.

Poprawka 130

Wniosek dotyczący dyrektywy
Załącznik VIII – punkt 4 – litera g)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
g) Bez uszczerbku dla istniejących procedur odwoławczych i przepisów art. 50, w przypadku sporów dotyczących planu wydajności udostępnia się system rozwiązywania sporów w celu natychmiastowego rozwiązywania takich sporów. Jeżeli ten system jest stosowany, decyzje podejmuje się w terminie ograniczonym do dziesięciu dni roboczych.	***skreślona***

Uzasadnienie

Skreślone elementy załącznika VIII zostały przeniesione do art. 35 ust. 2.

Poprawka 131

Wniosek dotyczący dyrektywy
Załącznik VIII – punkt 4 – litera h)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
h) Raz do roku zarządca infrastruktury publikuje średni roczny poziom jakości usług osiągnięty przez przedsiębiorstwa kolejowe w oparciu o główne parametry uzgodnione w ramach planu wydajności.	***skreślona***

Uzasadnienie

Skreślone elementy załącznika VIII zostały przeniesione do art. 35 ust. 2.

Poprawka 132

Wniosek dotyczący dyrektywy
Załącznik VIII – punkt 5

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
5. Tymczasową obniżkę opłat za infrastrukturę dla pociągów wyposażonych w europejski system sterowania pociągiem, o której mowa w art. 32 ust. 3, ustala się w następujący sposób	5. Tymczasową obniżkę opłat za infrastrukturę dla pociągów wyposażonych w europejski system sterowania pociągiem, o której mowa w art. 32 ust. 3, ustala się w następujący sposób
Dla przewozów towarów:	Dla przewozów towarów:
Rok Obniżka	Rok Obniżka
2015 ***5%***	2015 ***20%***
2016 ***5%***	2016 ***20%***
2017 ***5%***	2017 ***20%***
2018 ***5%***	2018 ***15%***
2019 ***5%***	2019 ***10%***
2020 ***5%***	2020 ***8%***
2021 ***4%***	2021 ***6%***
2022 ***3%***	2022 ***4%***
2023 ***2%***	2023 ***3%***
2024 ***1%***	2024 ***3%***
Dla przewozów pasażerów	Dla przewozów pasażerów
Rok Obniżka	Rok Obniżka
	2015 ***10%***
	2016 ***10%***
	2017 ***10%***
	2018 ***10%***
	2019 ***10%***
2020 ***5%***	2020 ***8%***
2021 ***5%***	2021 ***6%***
2022 5%	2022 5%

2023	***5%***	2023	***4%***
2024	***5%***	2024	***2%***

Poprawka 133

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 10 – punkt 1 – litera c)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
c) uwzględniają kategorie kosztów i zysków umożliwiające ustalenie, czy miało miejsce subsydiowanie skrośne różnych działań, zgodnie z wymogami ***organu regulacyjnego***;	c) uwzględniają kategorie kosztów i zysków umożliwiające ustalenie, czy miało miejsce subsydiowanie skrośne różnych działań, zgodnie z wymogami ***określonymi w art. 6 i jeśli organ regulacyjny uzna to za konieczne i proporcjonalne***;

UZASADNIENIE

1. Kontekst ogólny

Pierwszy pakiet kolejowy przyjęty w 2001 r. był pierwszą poważną próbą powstrzymania stopniowego upadku transportu kolejowego oraz zreformowania europejskich ram prawnych. Pakiet ten miał zapewnić integrację kolejnictwa i zwiększyć atrakcyjność kolei w porównaniu do innych rodzajów transportu.

Dziesięć lat później widzimy, że ta pierwsza reforma nie była w stanie znacznie poprawić sytuacji kolejnictwa: transport kolejowy nie był w stanie doścignąć innych środków transportu, w szczególności transportu drogowego. Na przykład w latach 1996-2008 udział towarowego transportu kolejowego spadł o prawie 2% do wielkości 10,8%, podczas gdy udział drogowego transportu towarowego wzrósł z 42,1% do 45,9%. Taka sytuacja jest nawet bardziej niepokojąca w kontekście ciągłego ogólnego wzrostu drogowego transportu towarowego o ok. 2,3% rocznie: sektor kolejowy nie był w stanie skorzystać ze skądinąd sprzyjających warunków. Podczas gdy ciężarówki i samoloty bez przerwy przekraczają granice, międzynarodowe usługi kolejowe napotykają liczne przeszkody techniczne, prawne i polityczne. Jednak o ile zwłaszcza transport drogowy wykazuje coraz więcej oznak nadmiernego natężenia, transport kolejowy nadal ma możliwość rozwijania się. Ponadto może odegrać kluczową rolę, wspierając UE w dążeniu do celu, jakim jest zmniejszenie emisji CO_2 i uczynienie gospodarki bardziej zasobooszczędną. Dlatego Komisja Europejska w białej księdze z 2011 r. słusznie przyznaje transportowi kolejowemu główną rolę w urzeczywistnianiu dążeń do bardziej zrównoważonego i ekologicznego systemu transportu w Europie.

Jeden z głównych powodów statycznej sytuacji kolei to liczne rozbieżności w przepisach krajowych. Regulacje wykraczają poza to, co jest dobre dla sektora. Problem ten nasila się z powodu wadliwego wdrożenia pierwszego pakietu kolejowego przez wiele państw członkowskich. W następstwie przyjęcia rezolucji Parlamentu na ten temat w dniu 11 czerwca 2010 r., Komisja wszczęła postępowanie przed Trybunałem Sprawiedliwości przeciwko 13 państwom członkowskim w związku z „nieprawidłowym wdrożeniem różnych aspektów pierwszego pakietu kolejowego”. Te postępowania w sprawie uchybienia zobowiązaniom

państwa członkowskiego zdecydowanie wskazują na potrzebę doprecyzowania i udoskonalenia przepisów. Innym powodem do niepokoju jest brak inwestycji w infrastrukturę ze strony państw członkowskich, a to jakość infrastruktury w dużym stopniu decyduje o konkurencyjności sektora. Wiele państw członkowskich maksymalnie wspiera infrastrukturę drogową ze szkodą dla finansowania kolei.

2. Uwagi i propozycje sprawozdawczyni

Ze względu na powyższe powody, aby sektor kolejnictwa mógł zwiększyć swój udział w rynku, konieczny jest gruntowny przegląd obowiązujących przepisów. Ponieważ obecny system pokazał swoje braki, należy zaostrzyć przepisy, zharmonizować je i dodać nowe elementy, tak aby zwiększyć atrakcyjność kolei jako środka przewozu pasażerskiego i towarowego.

Przekształcenie powinno doprowadzić do powstania kompleksowego i zintegrowanego europejskiego obszaru kolejowego. Sprawozdawczyni popiera ten cel stosownie do wyrażonego już przez Parlament poparcia podczas debat nad poprzednimi pakietami kolejowymi. Obecna reforma powinna wykraczać poza granice określonych na poziomie krajowym interesów w sektorze kolejowym. Nadszedł czas na stworzenie prawdziwego europejskiego obszaru kolejowego, w którym pasażerowie i towary mogą z łatwością przekraczać granice.

Sprawozdawczyni pragnie zaproponować szereg poprawek:

a) Rozdział zarządzania infrastrukturą od świadczenia usług transportowych

Brak niezależności zarządzania infrastrukturą uniemożliwia prawdziwie ponadnarodową integrację sieci kolejowych, które nadal są zarządzane zgodnie z potrzebami krajowymi, często zdominowanymi przez interesy zasiedziałych przedsiębiorstw kolejowych. To z kolei zmniejsza atrakcyjność kolei dla nowych podmiotów, nowych usług i ostatecznie dla konsumentów. Ogranicza to możliwości transportu transgranicznego, który ma zasadnicze znaczenie dla kolei, by mogła stać się konkurencyjna w stosunku do transportu drogowego (przewóz towarów) i lotniczego (przewozy pasażerskie). Z uwagi na wielkość państw członkowskich UE wiele 300-kilometrowych połączeń średniodystansowych już zakłada przekroczenie granicy jednego lub kilku państw członkowskich.

Biała księga Komisji z 2011 r. wśród najważniejszych inicjatyw wymienia „zapewnienie skutecznego i niedyskryminacyjnego dostępu do infrastruktury kolejowej". Oznacza to, że Komisja jest zdecydowana w większym stopniu otworzyć rynek kolejowy w najbliższej przyszłości. Dlatego, aby dokonać liberalizacji rynku kolejowego, niezbędne jest stworzenie jak najmniej dyskryminacyjnych i jak najbardziej przejrzystych warunków do działania na takim otwartym rynku. Parlament w rezolucji z czerwca 2010 r. wskazał na to powiązanie, stwierdzając, że niezależność zarządcy infrastruktury „stanowi podstawowy warunek sprawiedliwego, przejrzystego i niedyskryminacyjnego traktowania wszystkich operatorów" (ust. 7). W celu osiągnięcia tych równych warunków konkurencji konieczne jest rozdzielenie zarządzania infrastrukturą i usług, jak stwierdza również Komisja w białej księdze. Sprawozdawczyni dąży do przygotowania takich równych warunków konkurencji przed dalszym otwarciem rynku kolejowego. W przeciwnym wypadku otwarcie rynku mogłoby prowadzić do niekorzystnego rozwoju sytuacji, dzięki któremu obecni operatorzy kolejowi o ugruntowanej pozycji mogliby nadal nadużywać swoich nazbyt bliskich

powiązań z zarządzaniem infrastrukturą ze szkodą dla konkurentów.

Ponadto obecne przekształcenie dotyczy tych części przepisów, które będzie trzeba ponownie negocjować, jeżeli niezależność będzie wprowadzona na późniejszym etapie. Można zaoszczędzić czas i zasoby, jeżeli Parlament jako współustawodawca postanowi zadziałać już teraz i wprowadzić niezbędne zmiany.

Z tych powodów sprawozdawczyni proponuje pełny rozdział w celu stworzenia kontroli infrastruktury niezależnej od usług i zagwarantowania, że naturalny monopol, jakim jest sieć, jest zarządzany z korzyścią dla wszystkich operatorów usług. Stworzy to podstawy dla większej konkurencji, inwestycji i lepszych usług. Jeżeli UE chce zwiększyć udział transportu kolejowego w rynku i stworzyć jednolity europejski obszar kolejowy, potrzebuje spójnych, niezależnych systemów kolejowych.

b) Organ regulacyjny

Sprawozdawczyni popiera dążenie Komisji do zwiększenia niezależności i kompetencji krajowych organów regulacyjnych oraz uznaje wzmocnienie kontroli regulacyjnej za kluczowe dla sektora kolejowego: skuteczna kontrola regulacyjna na poziomie krajowym i europejskim jest niezbędnym warunkiem wstępnym zapewniającym dalszą integrację krajowych rynków kolejowych, gdyż zapewnia poszanowanie sprawiedliwych i niedyskryminacyjnych zasad obowiązujących na rynku kolejowym.

Należy umocnić europejski wymiar kontroli regulacyjnej. Przedstawiono poprawki, mające na celu doprowadzenie do utworzenia europejskiej sieci organów regulacyjnych, która utoruje drogę europejskiemu organowi regulacyjnemu.

c) Finansowanie infrastruktury i pobieranie opłat

Sprawozdawczyni popiera plan Komisji polegający na uczynieniu z umów wieloletnich standardowej procedury nadającej formalny charakter finansowaniu, jakiego państwa członkowskie udzielają zarządcom infrastruktury. Okres obowiązywania tej umowy powinien zostać wydłużony z pięciu do siedmiu lat w celu zwiększenia niezawodności planowania w sektorze.

Parlament wielokrotnie krytykował niski poziom inwestycji i finansowania infrastruktury kolejowej w państwach członkowskich, zwłaszcza w odniesieniu do transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T), tym bardziej że dyrektywa 2001/12 zawiera szczegółowe przepisy dotyczące finansowania infrastruktury oraz postępowania w przypadku zadłużenia kolei.

Jeśli chodzi o różnicowanie opłat z tytułu dostępu do infrastruktury w zależności od powodowanego przez pociąg hałasu, sprawozdawczyni uważa, że uwzględnienie czynników zewnętrznych należy koordynować między różnymi rodzajami transportu, aby tworzyć sprawiedliwe warunki dla konkurencji intramodalnej i intermodalnej. Sprawozdawczyni wnosi poprawki mające na celu podkreślenie tego warunku, zwłaszcza względem transportu drogowego, i proponuje system bonusów w celu zwiększenia zachęt do inwestycji. Ponadto w celu zachęcania do stosowania wyposażenia ETCS proponowany jest system bonus-malus, zgodnie z którym pociągi wyposażone w system ECTS otrzymują obniżkę opłat równoważoną wyższymi opłatami dla pociągów niewyposażonych w ETCS. System ma być neutralny pod względem dochodów zarządcy infrastruktury.

Jednym z celów pierwszego pakietu była również harmonizacja opłat w celu uproszczenia systemu opłat. Ważne jest uzgodnienie wspólnych norm dotyczących opłat,

wyszczególnionych głównie w załączniku VIII.

d) Warunki dostępu do usług i obiektów infrastruktury usługowej

Komisja proponuje prawne i organizacyjne oddzielenie obiektów infrastruktury usługowej od przedsiębiorstw kolejowych posiadających dominującą pozycję. Łatwy dostęp do obiektów infrastruktury usługowej ma zasadnicze znaczenie, by pomóc nowym podmiotom oferującym swoje usługi w ramach sieci. Sprawozdawczyni w pełni popiera w tym względzie podejście Komisji: operatorom obiektów infrastruktury usługowej należy pozwolić na przyciąganie klientów wszystkich operatorów transportu.

e) Załączniki i zakres aktów delegowanych

Według Komisji dziewięć z dwunastu załączników do wniosku można zmieniać za pomocą aktów delegowanych. Sprawozdawczyni jest świadoma, że Komisja potrzebuje dostatecznej elastyczności, by dostosowywać przepisy do zmian prawnych, politycznych i technicznych. Niemniej dyrektywa powinna zapewniać uregulowaniom solidną podstawę, która wyraźnie określa, w jakim kierunku Komisja powinna podejmować działania. Sprawozdawczyni uważa, że załączniki II-VIII zawierają istotne elementy dyrektywy i dlatego powinny być w całości lub częściowo zmieniane w drodze zwykłej procedury ustawodawczej. Ponadto z uwagi na zmiany wprowadzone przez Traktat z Lizbony i nowe ustalenia międzyinstytucjonalne w sprawie dokładnego formułowania postanowień dotyczących aktów delegowanych konieczne jest złożenie pewnej liczny poprawek technicznych. Trzeba również wprowadzić dostosowania dotyczące postanowień odnoszących się do aktów wykonawczych: wiele z nich powinno raczej podlegać systemowi aktów delegowanych.

f) Warunki zatrudnienia

Aby upewnić się, że rozwój zatrudnienia i warunki pracy w sektorze kolejowym otrzymają bardziej znaczącą rolę w obecnych przepisach, sprawozdawczyni przygotowała szereg poprawek, takich jak uczynienie z przestrzegania prawa pracy i zasad bezpieczeństwa pracy jeszcze surowszego warunku wstępnego dla uzyskania licencji przez przedsiębiorstwo kolejowe. Władze mają również obowiązek gromadzenia danych dotyczących zatrudnienia w bardziej kompleksowy sposób. Partnerzy społeczni powinni być ściślej zaangażowani w działalność Komisji związaną z monitorowaniem.

g) Bezpieczeństwo

Szereg strasznych wypadków pokazał, że chociaż transport kolejowy należy do bardzo bezpiecznych środków transportu, to zasady bezpieczeństwa muszą być jak najsurowsze. Przestrzeganie wymogów w zakresie bezpieczeństwa powinno zatem odgrywać większą rolę w chwili ubiegania się przez operatorów kolejowych o licencję. Należy gromadzić dane na temat incydentów w państwach członkowskich i przekazywać je Komisji.

PROCEDURA

Tytuł	Jednolity europejski obszar kolejowy (przekształcenie)			
Odsyłacze	COM(2010)0475 – C7-0268/2010 – 2010/0253(COD)			
Data przedstawienia w PE	17.9.2010			
Komisja przedmiotowo właściwa Data ogłoszenia na posiedzeniu	TRAN 23.9.2010			
Komisja(e) wyznaczona(e) do wydania opinii Data ogłoszenia na posiedzeniu	JURI 23.9.2010			
Sprawozdawca(y) Data powołania	Debora Serracchiani 27.9.2010			
Rozpatrzenie w komisji	25.1.2011	12.4.2011	24.5.2011	21.6.2011
	11.7.2011	31.8.2011	10.10.2011	
Data przyjęcia	11.10.2011			
Wynik głosowania końcowego	+: –: 0:	36 5 1		
Posłowie obecni podczas głosowania końcowego	Inés Ayala Sender, Georges Bach, Izaskun Bilbao Barandica, Antonio Cancian, Michael Cramer, Ryszard Czarnecki, Spyros Danellis, Philippe De Backer, Luis de Grandes Pascual, Saïd El Khadraoui, Ismail Ertug, Carlo Fidanza, Knut Fleckenstein, Jacqueline Foster, Mathieu Grosch, Dieter-Lebrecht Koch, Jaromír Kohlíček, Georgios Koumoutsakos, Werner Kuhn, Marian-Jean Marinescu, Gesine Meissner, Mike Nattrass, Hubert Pirker, David-Maria Sassoli, Vilja Savisaar-Toomast, Olga Sehnalová, Debora Serracchiani, Brian Simpson, Keith Taylor, Silvia-Adriana Ţicău, Thomas Ulmer, Peter van Dalen, Dominique Vlasto, Artur Zasada, Roberts Zīle			
Zastępca(y) obecny(i) podczas głosowania końcowego	Isabelle Durant, Michael Gahler, Dominique Riquet, Laurence J.A.J. Stassen, Ramon Tremosa i Balcells			
Zastępca(y) (art. 187 ust. 2) obecny(i) podczas głosowania końcowego	Jaroslav Paška, Peter Simon			
Data złożenia	19.10.2011			