



PARLAMENT EUROPEJSKI

2009 - 2014

Dokument z posiedzenia

A7-0196/2012

4.6.2012

*****II**

ZALECENIE DO DRUGIEGO CZYTANIA

dotyczącego stanowiska Rady w pierwszym czytaniu w sprawie przyjęcia dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego (przekształcenie)
(18581/2/2011 – C7-0268/2010 – 2010/0253(COD))

Komisja Transportu i Turystyki

Sprawozdawczyni: Debora Serracchiani

Objaśnienie używanych znaków

- * Procedura konsultacji
- *** Procedura zgody
- ***I Zwykła procedura ustawodawcza (pierwsze czytanie)
- ***II Procedura współdecyzji (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 **wytluszczonym 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 **wytluszczonym drukiem**. Ewentualne skreślenia w obrębie takich fragmentów zaznaczane są w sposób następujący: [...].

SPIS TREŚCI

	Strona
PROJEKT REZOLUCJI USTAWODAWCZEJ PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO.....	5
UZASADNIENIE	54
PROCEDURA.....	57

PROJEKT REZOLUCJI USTAWODAWCZEJ PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO

dotyczącej stanowiska Rady w pierwszym czytaniu w sprawie przyjęcia dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego (przekształcenie);
(18581/2/2011 – C7-0268/2010 – 2010/0253(COD))

(Zwykła procedura ustawodawcza: drugie czytanie)

Parlament Europejski,

- uwzględniając stanowisko Rady przyjęte w pierwszym czytaniu ((18581/2/2011 – C7-0268/2010),
 - uwzględniając uzasadnioną opinię przedstawioną – na mocy protokołu (nr 2) w sprawie stosowania zasad pomocniczości i proporcjonalności – przez Izbę Deputowanych Luksemburga, w której stwierdzono, że projekt aktu ustawodawczego nie jest zgodny z zasadą pomocniczości,
 - uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego z dnia 16 marca 2011 r.¹,
 - uwzględniając opinię Komitetu Regionów z dnia 28 stycznia 2011 r.²,
 - uwzględniając swoje stanowisko przyjęte w pierwszym czytaniu³ dotyczące wniosku Komisji przedstawionego Parlamentowi Europejskiemu i Radzie (COM(2010)0475),
 - uwzględniając art. 294 ust. 7 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,
 - uwzględniając art. 66 Regulaminu,
 - uwzględniając zalecenie do drugiego czytania przedstawione przez Komisję Transportu i Turystyki (A7-0196/2012),
1. przyjmuje w drugim czytaniu stanowisko określone poniżej;
 2. zobowiązuje swojego przewodniczącego do przekazania stanowiska Parlamentu Radzie, Komisji i parlamentom krajowym.

¹ Dz.U. C 132 z 3.5.2011, s. 99.

² Dz.U. C 104 z 2.4.2011, str. 53.

³ Teksty przyjęte dnia 16.11.2011, P7_TA(2011)0503.

Poprawka 1

Stanowisko Rady Punkt 15 preambuły

Stanowisko Rady

(15) **Rachunkowość** zarządcy infrastruktury powinna być zbilansowana w rozsądnym okresie, który gdy zostanie ustalony, może zostać przekroczony w wyjątkowych okolicznościach, takich jak poważne i nagłe pogorszenie sytuacji gospodarczej w państwie członkowskim mające znaczny wpływ na poziom ruchu na jego infrastrukturze lub na poziom dostępnego finansowania publicznego.

Poprawka

(15) **Rachunek zysków i strat** zarządcy infrastruktury powinna być zbilansowana w rozsądnym okresie, który gdy zostanie ustalony, może zostać przekroczony w wyjątkowych okolicznościach, takich jak poważne i nagłe pogorszenie sytuacji gospodarczej w państwie członkowskim mające znaczny wpływ na poziom ruchu na jego infrastrukturze lub na poziom dostępnego finansowania publicznego.
Zgodnie z międzynarodowymi zasadami rachunkowości kwota pożyczek potrzebnych do sfinansowanie projektów infrastrukturalnych nie figuruje w rachunkach zysków i strat.

Poprawka 2

Stanowisko Rady Punkt 27 a preambuły (nowy)

Stanowisko Rady

Poprawka

(27a) Niedyskryminacyjny dostęp do obiektów infrastruktury usługowej i świadczenie usług związanych z sektorem kolei w tych obiektach powinny umożliwić przedsiębiorstwom kolejowym poprawę jakości usług świadczonych pasażerom i użytkownikom przewozów towarowych.

Poprawka 3

Stanowisko Rady Punkt 33 preambuły

Stanowisko Rady

(33) Aby zapewnić wszystkim przedsiębiorstwom kolejowym przejrzystość i wolny od dyskryminacji dostęp do infrastruktury kolejowej i usług w obiektach infrastruktury usługowej, wszystkie informacje wymagane przy wykorzystywaniu uprawnień do dostępu powinny zostać opublikowane w regulaminie sieci.

Poprawka

(33) Aby zapewnić wszystkim przedsiębiorstwom kolejowym przejrzystość i wolny od dyskryminacji dostęp do infrastruktury kolejowej i usług w obiektach infrastruktury usługowej, wszystkie informacje wymagane przy wykorzystywaniu uprawnień do dostępu powinny zostać opublikowane w regulaminie sieci. ***Regulamin sieci należy publikować w co najmniej dwóch językach urzędowych Unii zgodnie z obowiązującą praktyką międzynarodową.***

Uzasadnienie

Jest to kompromisowy wniosek prezydencji zaakceptowany przez PE.

Poprawka 4

**Stanowisko Rady
Punkt 45 a preambuły (nowy)**

Stanowisko Rady

Poprawka

(45a) Opłaty zróżnicowane w zależności od hałasu powodowanego przez infrastrukturę powinny uzupełniać inne środki mające na celu zredukowanie hałasu spowodowanego ruchem kolejowym, takie jak przyjęcie technicznych specyfikacji interoperacyjności (TSI) określających maksymalne poziomy hałasu wytwarzanego przez pojazdy szynowe, mapy hałasu i plany działania na rzecz redukcji hałasu na mocy dyrektywy 2002/49/WE oraz uruchomienie infrastruktury mającej na celu redukcję poziomu hałasu dzięki środkom z Unii oraz krajowym środkom publicznym.

Poprawka 5

Stanowisko Rady Punkt 45 b preambuły (nowy)

Stanowisko Rady

Poprawka

(45b) W odniesieniu do pozostałych środków transportu powinno się rozważyć środki redukcji hałasu analogiczne do tych, które zostały przyjęte w sektorze kolejowym.

Poprawka 6

Stanowisko Rady Punkt 46 preambuły

Stanowisko Rady

Poprawka

(46) W celu przyspieszenia instalacji europejskiego systemu sterowania pociągami (ETCS) w lokomotywach zarządcy infrastruktury *mogą* modyfikować system pobierania opłat poprzez wprowadzenie tymczasowego zróżnicowania dla pociągów wyposażonych w ETCS. *Zarządcy infrastruktury powinni mieć możliwość zapewnienia, by takie różnicowanie nie skutkowało utratą dochodów.*

(46) W celu przyspieszenia instalacji europejskiego systemu sterowania pociągami (ETCS) w lokomotywach zarządcy infrastruktury *powinni* modyfikować system pobierania opłat poprzez wprowadzenie tymczasowego zróżnicowania dla pociągów wyposażonych w ETCS. *Zróżnicowanie to powinno stwarzać odpowiednie zachęty do wyposażenia pociągów w system ETCS trzymając się ram czasowych zgodnych z europejskim planem wdrożenia ERTMS na mocy decyzji Komisji 2009/561/WE.*

Poprawka 7

Stanowisko Rady Punkt 83 a preambuły (nowy)

Stanowisko Rady

Poprawka

(83a) Aby zapewnić rozwój konkurencyjności, stałe inwestycje oraz opłacalność świadczenia usług w sektorze kolejowym, rozdział rachunkowości powinien wiązać się z wymogiem

organizacji odrębnych działów w ramach jednego przedsiębiorstwa lub zarządzania infrastrukturą i usługami transportowymi przez osobne podmioty;

Uzasadnienie

Jest to poprawka PE do art. 6 ust. 2 przekształcona w punkt preambuły, jak proponowała to delegacja PE w trakcie posiedzeń trójstronnych.

Poprawka 8

**Stanowisko Rady
Punkt 83 b preambuły (nowy)**

Stanowisko Rady

Poprawka

(83b) Podczas zarządzania ruchem w sieci podstawowe znaczenie ma skuteczna współpraca między przedsiębiorstwami kolejowymi a zarządcami infrastruktury;

Uzasadnienie

Jest to poprawka PE do art. 7 ust. 1 przekształcona w punkt preambuły, jak proponowała to delegacja PE w trakcie posiedzeń trójstronnych.

Poprawka 9

**Stanowisko Rady
Punkt 83 c preambuły (nowy)**

Stanowisko Rady

Poprawka

(83c) Komisja powinna przygotować analizę porównawczą metod służących do ustalenia kwot opłat w państwach członkowskich w celu wprowadzenia jednolitej metody obliczeniowej służącej do wyliczania wysokości opłat.

Uzasadnienie

Delegacja PE zaakceptowała przekształcenie poprawki 61 w punkt preambuły.

Poprawka 10

Stanowisko Rady
Punkt 83 f preambuły (nowy)

Stanowisko Rady

Poprawka

(83f) Podczas zarządzania ruchem w sieci podstawowe znaczenie ma skuteczna współpraca między przedsiębiorstwami kolejowymi a zarządcami infrastruktury;

Poprawka 11

Stanowisko Rady
Punkt 83 g preambuły (nowy)

Stanowisko Rady

Poprawka

(83g) Komisja powinna przygotować analizę porównawczą metod służących do ustalenia kwot opłat w państwach członkowskich w celu wprowadzenia jednolitych metod obliczeniowych służących do wyliczania wysokości opłat.

Poprawka 12

Stanowisko Rady
Artykuł 2 – ustęp 2 a (nowy)

Stanowisko Rady

Poprawka

2a. Państwa członkowskie mogą wyłączyć z zakresu stosowania art. 6, 7, 8 i 13 oraz rozdziału IV:

– przedsiębiorstwa kolejowe wykonujące tylko przewozy towarów na infrastrukturze kolejowej zarządzanej przez te przedsiębiorstwa przed wejściem w życie niniejszej dyrektywy, mającej rozstaw torów inny niż dominująca sieć kolejowa w danym państwie członkowskim oraz połączonej z infrastrukturą kolejową na terytorium państwa nienależącego do UE, o ile

zarządzana infrastruktura nie została określona w decyzji nr 661/2010/UE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 7 lipca 2010 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej.

Uzasadnienie

Niniejsza poprawka pochodzi z pierwszego czytania w Parlamencie.

Poprawka 13

Stanowisko Rady
Artykuł 3 – punkt 2

Stanowisko Rady

(2) „zarządca infrastruktury” oznacza każdy podmiot lub przedsiębiorstwo, które są odpowiedzialne w szczególności za założenie infrastruktury kolejowej, zarządzanie nią i jej utrzymywanie, w tym za prowadzenie ruchu pociągów i urzędzenia bezpiecznej kontroli jazdy i urzędzenia srk; funkcje zarządcy infrastruktury **na sieci lub części sieci mogą być przydzielane różnym organom lub przedsiębiorstwom**;

Poprawka

(2) „zarządca infrastruktury” oznacza każdy podmiot lub przedsiębiorstwo, które są odpowiedzialne w szczególności za założenie infrastruktury kolejowej, zarządzanie nią i jej utrzymywanie, w tym za prowadzenie ruchu pociągów i urzędzenia bezpiecznej kontroli jazdy i urzędzenia 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;**

Uzasadnienie

Niniejsza poprawka pochodzi z pierwszego czytania w Parlamencie.

Poprawka 14

Stanowisko Rady
Artykuł 3 – punkt 10 a (nowy)

Stanowisko Rady

Poprawka

„zasadnicze obrządzanie” oznacza prace, których nie wykonuje się rutynowo w ramach codziennych operacji i które wymagają wycofania pojazdu z użytkowania.

Uzasadnienie

Wniosek kompromisowy PE powiązany z art. 13 i załącznikiem II.

Poprawka 15

Stanowisko Rady

Artykuł 3 – punkt 14

Stanowisko Rady

Poprawka

(14) „umowa” oznacza umowę lub, odpowiednio, porozumienie w ramach środków administracyjnych **lub regulacyjnych**;

(14) „umowa” oznacza umowę lub, odpowiednio, porozumienie w ramach środków administracyjnych;

Uzasadnienie

Niniejsza poprawka odzwierciedla kompromisowy wniosek prezydencji Rady przedstawiony w ramach trwających negocjacji.

Poprawka 16

Stanowisko Rady

Artykuł 3 – punkt 26 a (nowy)

Stanowisko Rady

Poprawka

(26a) „trasa alternatywna” oznacza inną trasę pomiędzy tym samym punktem początkowym i docelowym w przypadku, gdy istnieje zastępowalność obu tras w związku ze świadczeniem danych usług przewozu towarów lub pasażerów przez przedsiębiorstwo kolejowe.

Uzasadnienie

Jest to przydatna definicja dodatkowa dotycząca terminu „trasa alternatywna”, który został wykorzystany w art. 13.

Poprawka 17

Stanowisko Rady

Artykuł 3 – punkt 26 b (nowy)

Stanowisko Rady

Poprawka

(26b) „realna alternatywa” oznacza dostęp do innego obiektu infrastruktury usługowej, który przedsiębiorstwo kolejowe może zaakceptować z punktu widzenia ekonomicznego, i który pozwala mu świadczyć dane usługi przewozu towarów i pasażerów;

Uzasadnienie

Jest to przydatna definicja dodatkowa dotycząca terminu „realna alternatywa”, który został wykorzystany w art. 13.

Poprawka 18

Stanowisko Rady

Artykuł 4 – ustęp 2 a (nowy)

Stanowisko Rady

Poprawka

2a. Zarządca infrastruktury zarządza własnymi zasobami IT, by mieć pewność, że szczególnie chronione informacje handlowe są odpowiednio zabezpieczone.

Uzasadnienie

Niniejsza poprawka pochodzi z pierwszego czytania w Parlamencie.

Poprawka 19

Stanowisko Rady

Artykuł 4 – ustęp 2 b (nowy)

Stanowisko Rady

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

Niniejsza poprawka pochodzi z pierwszego czytania w Parlamencie.

Poprawka 20

Stanowisko Rady

Artykuł 5 – ustęp 3 a (nowy)

Stanowisko Rady

Poprawka

3a. Bez uszczerbku dla ust. 3 udziałowcy publicznych lub kontrolowanych przez władze publiczne przedsiębiorstw kolejowych mają możliwość żądania uprzedniego zatwierdzenia ważnych decyzji w zakresie zarządzania przedsiębiorstwem, podobnie jak robią to udziałowcy prywatnych spółek akcyjnych na mocy przepisów prawa spółek państw członkowskich. Postanowienia niniejszego artykułu są bez uszczerbku dla uprawnień organów nadzorczych na mocy wspomnianego prawa spółek w odniesieniu do mianowania członków zarządu.

Poprawka 21

Stanowisko Rady Artykuł 6 – tytuł

Stanowisko Rady

Rozdział rachunkowości

Poprawka

Przejrzysty rozdział rachunkowości

Uzasadnienie

Niniejsza poprawka pochodzi z pierwszego czytania w Parlamencie.

Poprawka 22

Stanowisko Rady Artykuł 6 – ustęp 2

Stanowisko Rady

2. Państwa członkowskie mogą postanowić, że ten rozdział wymaga organizacji odrębnych działów w ramach jednego przedsiębiorstwa lub że infrastruktura i usługi transportowe są zarządzane przez osobne podmioty.

Poprawka

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.***

Uzasadnienie

Niniejsza poprawka pochodzi z pierwszego czytania w Parlamencie.

Poprawka 23

Stanowisko Rady Artykuł 6 – ustęp 4

Stanowisko Rady

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

Poprawka

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.

działalności na drugi z nich *oraz monitorowanie wykorzystania dochodu z opłat za infrastrukturę i nadwyżek z innych rodzajów działalności gospodarczej.*

Poprawka 24

Stanowisko Rady Artykuł 8 – ustęp 1

Stanowisko Rady

1. Państwa członkowskie rozwijają krajową infrastrukturę kolejową, uwzględniając w miarę potrzeb ogólne potrzeby Unii, w tym potrzebę współpracy z sąsiadującymi państwami trzecimi. W tym celu ogłaszają w terminie dwóch lat od wejścia w życie niniejszej dyrektywy orientacyjną strategię rozwoju infrastruktury kolejowej, mając na uwadze zaspokojenie przyszłych potrzeb w zakresie mobilności w związku z utrzymaniem, odnawianiem i rozwojem infrastruktury w oparciu o stabilne finansowanie systemu kolei. Strategia obejmuje okres co najmniej pięciu lat i podlega przedłużeniu na dalsze okresy.

Poprawka

1. Państwa członkowskie rozwijają krajową infrastrukturę kolejową, uwzględniając w miarę potrzeb ogólne potrzeby Unii, w tym potrzebę współpracy z sąsiadującymi państwami trzecimi. W tym celu ogłaszają *najpóźniej* w terminie dwóch lat od wejścia w życie niniejszej dyrektywy *i po konsultacjach z zainteresowanymi stronami* orientacyjną strategię rozwoju infrastruktury kolejowej, mając na uwadze zaspokojenie przyszłych potrzeb w zakresie mobilności w związku z utrzymaniem, odnawianiem i rozwojem infrastruktury w oparciu o stabilne finansowanie systemu kolei. Strategia obejmuje okres co najmniej pięciu lat i podlega przedłużeniu na dalsze okresy.

Uzasadnienie

Jest to kompromisowy wniosek prezydencji zaakceptowany przez PE.

Poprawka 25

Stanowisko Rady Artykuł 8 – ustęp 2

Stanowisko Rady

2. W poszanowaniu przepisów art. 93, 107 i 108 Traktatu, państwa członkowskie *mogą* także *zapewnić* zarządcy infrastruktury finansowanie zgodnie z jego

Poprawka

2. *W przypadku gdy dochody nie wystarczają na pokrycie potrzeb finansowych zarządcy infrastruktury, bez uszczerbku dla zasad pobierania opłat*

*funkcjami, o których mowa w art. 3 pkt 2, wielkością infrastruktury i wymogami finansowymi, w szczególności na pokrycie kosztów nowych inwestycji. **Państwa członkowskie mogą decydować o finansowaniu tych inwestycji ze środków innych niż pochodzące z bezpośredniego finansowania przez państwo.***

*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.*

Uzasadnienie

Niniejsza poprawka pochodzi z pierwszego czytania w Parlamencie.

Poprawka 26

Stanowisko Rady

Artykuł 8 – ustęp 4 – akapit akapit

Stanowisko Rady

4. Państwa członkowskie zapewniają, by w normalnych warunkach działalności gospodarczej i w rozsądnym okresie, który nie przekracza **okresu obowiązywania umowy, o której mowa w art. 30 ust. 2, zestawienia rachunkowe** zarządcy infrastruktury przynajmniej bilansowały: dochody z opłat za infrastrukturę, nadwyżki z innych rodzajów działalności handlowej oraz finansowanie przez państwo **i ze środków prywatnych** z jednej strony, w tym w razie potrzeby wpłaty zaliczkowe ze strony państwa, oraz wydatki na infrastrukturę, **w tym długoterminowe odtwarzanie i modernizacje składników majątkowych**, z drugiej strony.

Poprawka

Państwa członkowskie zapewniają, by w normalnych warunkach działalności gospodarczej i w rozsądnym okresie, który nie przekracza **pięciu lat rachunek zysków i strat** zarządcy infrastruktury przynajmniej bilansowały: dochody z opłat za infrastrukturę, nadwyżki z innych rodzajów działalności handlowej, **bezzwrotne przychody ze źródeł prywatnych** oraz finansowanie przez państwo z jednej strony, w tym w razie potrzeby wpłaty zaliczkowe ze strony państwa, oraz wydatki na infrastrukturę z drugiej strony.

Poprawka 27

Stanowisko Rady

Artykuł 10 – ustęp 4

Stanowisko Rady

4. W oparciu o doświadczenia organów

Poprawka

4. W oparciu o doświadczenia organów

regulacyjnych, właściwych organów i przedsiębiorstw kolejowych oraz w oparciu o działalność **grupy roboczej**, o której mowa w art. 57 ust. 1, Komisja **może przyjąć** środki określające szczegółowo procedurę i kryteria, których należy przestrzegać do celów stosowania ust. 3 niniejszego artykułu. Te akty wykonawcze są przyjmowane zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 62 ust. 3.

regulacyjnych, właściwych organów i przedsiębiorstw kolejowych oraz w oparciu o działalność **sieci**, o której mowa w art. 57 ust. 1, Komisja, **w ciągu 18 miesięcy od terminu transpozycji określonego w art. 64 ust. 1, przyjmuje** środki określające szczegółowo procedurę i kryteria, których należy przestrzegać do celów stosowania ust. 3 niniejszego artykułu. Te akty wykonawcze są przyjmowane zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 62 ust. 3.

Uzasadnienie

Jest to kompromis zaakceptowany przez PE.

Poprawka 28

Stanowisko Rady

Artykuł 11 – ustęp 2 – akapit drugi

Stanowisko Rady

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**.

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 **informacje otrzymane od tych stron i w stosownych przypadkach występuje o udzielenie odpowiednich informacji dodatkowych i inicjuje konsultacje ze wszystkimi właściwymi stronami w ciągu jednego miesiąca od otrzymania wniosku. Organ regulacyjny konsultuje 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 w terminie **dziesięciu tygodni** od otrzymania **wniosku**.

Uzasadnienie

Uznaje się, że ten kompromisowy wniosek prezydencji jest możliwy do przyjęcia w połączeniu z nowym brzmieniem art. 56 ust. 6.

Poprawka 29

Stanowisko Rady Artykuł 11 – ustęp 4

Stanowisko Rady

4. W oparciu o doświadczenia organów regulacyjnych, właściwych organów i przedsiębiorstw kolejowych oraz w oparciu o działalność **grupy roboczej**, o której mowa w art. 57 ust. 1, Komisja **może przyjąć** środki określające szczegółowo procedurę i kryteria, których należy przestrzegać do celów stosowania ust. 1, 2 i 3 niniejszego artykułu. Te akty wykonawcze są przyjmowane zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 62 ust. 3.

Poprawka

4. W oparciu o doświadczenia organów regulacyjnych, właściwych organów i przedsiębiorstw kolejowych oraz w oparciu o działalność **sieci**, o której mowa w art. 57 ust. 1, Komisja, **w ciągu 18 miesięcy od terminu transpozycji określonego w art. 64 ust. 1, przyjmuje** środki określające szczegółowo procedurę i kryteria, których należy przestrzegać do celów stosowania ust. 1, 2 i 3 niniejszego artykułu. Te akty wykonawcze są przyjmowane zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 62 ust. 3.

Uzasadnienie

Jest to kompromis zaakceptowany przez PE.

Poprawka 30

Stanowisko Rady Artykuł 12 – ustęp 5

Stanowisko Rady

5. W oparciu o doświadczenia organów regulacyjnych, właściwych organów i przedsiębiorstw kolejowych oraz w oparciu o działalność **grupy roboczej**, o której mowa w art. 57 ust. 1, Komisja **może przyjąć** środki określające szczegółowo procedurę i kryteria, których należy przestrzegać do celów stosowania niniejszego artykułu. Te akty wykonawcze

Poprawka

5. W oparciu o doświadczenia organów regulacyjnych, właściwych organów i przedsiębiorstw kolejowych oraz w oparciu o działalność **sieci**, o której mowa w art. 57 ust. 1, Komisja **przyjmuje** środki określające szczegółowo procedurę i kryteria, których należy przestrzegać do celów stosowania niniejszego artykułu. Te akty wykonawcze są przyjmowane zgodnie

są przyjmowane zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 62 ust. 3.

z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 62 ust. 3.

Uzasadnienie

Niniejsza poprawka odzwierciedla kompromisowy wniosek prezydencji Rady przedstawiony w ramach trwających negocjacji.

Poprawka 31

Stanowisko Rady Artykuł 13 – ustęp 2

Stanowisko Rady

2. Operatorzy obiektów infrastruktury usługowej zapewniają przedsiębiorstwom kolejowym **świadczenie usług określonych w załączniku II pkt 2** w niedyskryminacyjny sposób.

Poprawka

2. Operatorzy obiektów infrastruktury usługowej zapewniają **wszystkim** przedsiębiorstwom kolejowym **dostęp – w tym dostęp po torach – do obiektów infrastruktury, o których mowa w załączniku III pkt 2, oraz do usług świadczonych w tych obiektach** w niedyskryminacyjny sposób.

Uzasadnienie

Niniejsza poprawka odzwierciedla kompromisowy wniosek prezydencji Rady przedstawiony w ramach trwających negocjacji.

Poprawka 32

Stanowisko Rady Artykuł 13 – ustęp 3 – akapit pierwszy

Stanowisko Rady

Aby zagwarantować pełną przejrzystość i niedyskryminacyjny dostęp do obiektów infrastruktury usługowej, o których mowa w załączniku II pkt 2 lit. a), b), c) i **g**), oraz świadczenia usług w tych obiektach, w których operator takiego obiektu infrastruktury usługowej jest bezpośrednio lub pośrednio kontrolowany przez organ lub przedsiębiorstwo, które również

Poprawka

Aby zagwarantować pełną przejrzystość i niedyskryminacyjny dostęp do obiektów infrastruktury usługowej, o których mowa w załączniku II pkt 2 lit. a), b), c), **d**), **f**) i **h**), oraz świadczenia usług w tych obiektach, w których operator takiego obiektu infrastruktury usługowej jest bezpośrednio lub pośrednio kontrolowany przez organ lub przedsiębiorstwo, które

działają i mają dominującą pozycję na krajowych rynkach usług transportu kolejowego, dla których wykorzystuje się dany obiekt, operatorzy takich obiektów infrastruktury usługowej mają strukturę organizacyjną zapewniającą niezależność tego organu lub przedsiębiorstwa w sensie organizacyjnym i decyzyjnym. Taka niezależność nie oznacza obowiązku stworzenia odrębnego **organu lub przedsiębiorstwa** dla obiektów infrastruktury usługowej i może być zapewniona przez zorganizowanie osobnych działów w ramach jednego **przedsiębiorstwa**.

również działają i mają dominującą pozycję na krajowych rynkach usług transportu kolejowego, dla których wykorzystuje się dany obiekt, operatorzy takich obiektów infrastruktury usługowej mają strukturę organizacyjną zapewniającą niezależność tego organu lub przedsiębiorstwa w sensie organizacyjnym i decyzyjnym. Taka niezależność nie oznacza obowiązku stworzenia odrębnego **podmiotu prawnego** dla obiektów infrastruktury usługowej i może być zapewniona przez zorganizowanie osobnych działów w ramach jednego **podmiotu prawnego**.

Poprawka 33

Stanowisko Rady Artykuł 13 – ustęp 4

Stanowisko Rady

4. Wnioski o dostęp do obiektów infrastruktury usługowej i świadczenie usług w nich składane przez przedsiębiorstwa kolejowe **mogą zostać rozpatrzone odmownie** tylko w przypadku, gdy występują inne realne rozwiązania alternatywne umożliwiające prowadzenie przewozów towarów lub przewozów pasażerskich **na tej samej trasie lub na trasach alternatywnych** na warunkach dopuszczalnych pod względem ekonomicznym. Nie zobowiązuje to operatora obiektu infrastruktury usługowej do inwestowania w zasoby lub obiekty, tak aby spełnić wszystkie żądania przedsiębiorstw kolejowych.

W przypadku gdy wnioski składane przez przedsiębiorstwa kolejowe dotyczą dostępu do obiektu infrastruktury usługowej – i świadczenie usług w niej – zarządzanej

Poprawka

4. Wnioski o dostęp do obiektów infrastruktury usługowej i świadczenie usług w nich składane przez przedsiębiorstwa kolejowe **rozpatrywane są w rozsądnych ramach czasowych ustalonych przez organ regulacyjny, o którym mowa w art. 55. Wnioski takie mogą zostać odrzucone** tylko w przypadku, gdy występują inne realne rozwiązania alternatywne umożliwiające prowadzenie przewozów towarów lub przewozów pasażerskich **na tych samych trasach** na warunkach dopuszczalnych pod względem ekonomicznym. Nie zobowiązuje to operatora obiektu infrastruktury usługowej do inwestowania w zasoby lub obiekty, tak aby spełnić wszystkie żądania przedsiębiorstw kolejowych.

W przypadku gdy wnioski składane przez przedsiębiorstwa kolejowe dotyczą dostępu do obiektu infrastruktury usługowej – i świadczenie usług w niej – zarządzanej

przez operatora obiektu infrastruktury usługowej, o którym mowa w ust. 3, operator infrastruktury usługowej uzasadnia każdą decyzję **odmowną** i wskazuje realne rozwiązania alternatywne w innych obiektach.

przez operatora obiektu infrastruktury usługowej, o którym mowa w ust. 3, operator infrastruktury usługowej **w formie pisemnej** uzasadnia każdą **rozpatrzoną negatywnie** decyzję i wskazuje realne rozwiązania alternatywne w innych obiektach.

Uzasadnienie

Jest to poprawka pochodząca z pierwszego czytania w Parlamencie, która została nieznacznie zmodyfikowana, aby odzwierciedlić trwające negocjacje z Radą.

Poprawka 34

Stanowisko Rady **Artykuł 13 – ustęp 6**

Stanowisko Rady

6. W przypadku gdy dany obiekt infrastruktury usługowej, o którym mowa w załączniku II pkt 2, nie był używany przez okres co najmniej **trzech** kolejnych lat i na podstawie wykazanych potrzeb przedsiębiorstwa kolejowe zgłosiły operatorowi tego obiektu infrastruktury usługowej zainteresowanie dostępem do tego obiektu, jego właściciel podaje do publicznej wiadomości, że obiekt i jego obsługa przeznaczone są do wynajęcia lub dzierżawy jako obiekt kolejowej infrastruktury usługowej, w całości lub w części, chyba że operator tego obiektu infrastruktury usługowej wykaże, że toczący się proces restrukturyzacji uniemożliwia jego użycie przez jakiegokolwiek przedsiębiorstwo kolejowe.

Poprawka

6. W przypadku gdy dany obiekt infrastruktury usługowej, o którym mowa w załączniku II pkt 2, nie był używany przez okres co najmniej **dwóch** kolejnych lat i na podstawie wykazanych potrzeb przedsiębiorstwa kolejowe zgłosiły operatorowi tego obiektu infrastruktury usługowej zainteresowanie dostępem do tego obiektu, jego właściciel podaje do publicznej wiadomości, że obiekt i jego obsługa przeznaczone są do wynajęcia lub dzierżawy jako obiekt kolejowej infrastruktury usługowej, w całości lub w części, chyba że operator tego obiektu infrastruktury usługowej wykaże, że toczący się proces restrukturyzacji uniemożliwia jego użycie przez jakiegokolwiek przedsiębiorstwo kolejowe.

Poprawka 35

Stanowisko Rady **Artykuł 15 – ustęp 2**

Stanowisko Rady

2. W tym kontekście Komisja włącza ściśle do swoich prac przedstawicieli państw członkowskich i zainteresowanych sektorów, w tym użytkowników, tak aby mogli oni lepiej prowadzić monitorowanie rozwoju sektora kolejowego i zmian rynku, ocenić skutki podjętych środków i przeanalizować wpływ środków zaplanowanych przez Komisję.

Poprawka

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, **w stosowanych przypadkach, partnerów społecznych i użytkowników sektora kolejowego, a także przedstawicieli władz lokalnych i regionalnych**, tak aby mogli oni lepiej prowadzić monitorowanie rozwoju sektora kolejowego i zmian rynku, ocenić skutki podjętych środków i przeanalizować wpływ środków zaplanowanych przez Komisję. **W stosownych przypadkach Komisja angażuje również Europejską Agencję Kolejową, zgodnie z jej zadaniami określonymi w rozporządzeniu (WE) nr 881/2004.**

Uzasadnienie

Jest to kompromisowy wniosek prezydencji zaakceptowany przez PE.

Poprawka 36

Stanowisko Rady **Artykuł 15 – ustęp 3**

Stanowisko Rady

3. Komisja monitoruje wykorzystanie sieci i zmiany ramowych warunków w sektorze kolejowym, w szczególności w zakresie pobierania opłat za infrastrukturę, alokacji zdolności przepustowej, 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.

Poprawka

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 **otwarcia rynku oraz** harmonizacji pomiędzy państwami członkowskimi, **wzrostu**

zatrudnienia oraz poprawy warunków socjalnych w sektorze kolejowym. Te działania monitorujące pozostają bez uszczerbku dla podobnych działań prowadzonych w państwach członkowskich, a także dla roli partnerów społecznych.

Uzasadnienie

Jest to kompromisowy wniosek Rady zaakceptowany przez PE. Rada zaakceptowała życzenia Parlamentu w zakresie gromadzenia informacji na temat wzrostu zatrudnienia i poprawy warunków socjalnych w sektorze kolejowym.

Poprawka 37

Stanowisko Rady

Artykuł 15 – ustęp 4 – litera a)

Stanowisko Rady

(a) zmian rynku wewnętrznego przewozów kolejowych;

Poprawka

(a) zmian rynku wewnętrznego przewozów kolejowych *i usług, które mają być świadczone na rzecz przedsiębiorstw kolejowych, o czym jest mowa w załączniku II;*

Uzasadnienie

Jest to poprawka pochodząca z pierwszego czytania w Parlamencie, która została nieznacznie zmodyfikowana, aby odzwierciedlić trwające negocjacje z Radą.

Poprawka 38

Stanowisko Rady

Artykuł 15 – ustęp 4 – litera b)

Stanowisko Rady

(b) warunków ramowych, z uwzględnieniem usług publicznych w zakresie transportu kolejowego;

Poprawka

(b) warunków ramowych, *o których mowa w ust. 3*, z uwzględnieniem usług publicznych w zakresie transportu kolejowego;

Uzasadnienie

Jest to poprawka pochodząca z pierwszego czytania w Parlamencie, która została nieznacznie zmodyfikowana, aby odzwierciedlić trwające negocjacje z Radą.

Poprawka 39

Stanowisko Rady Artykuł 15 – ustęp 5

Stanowisko Rady

5. Na potrzeby monitorowania rynku przez Komisję państwa członkowskie co roku przekazują Komisji niezbędne informacje dotyczące korzystania z sieci i rozwoju warunków ramowych w sektorze kolejowym.

Poprawka

5. Na potrzeby monitorowania rynku przez Komisję państwa członkowskie, ***uwzględniając rolę partnerów społecznych***, co roku przekazują Komisji niezbędne informacje dotyczące korzystania z sieci i rozwoju warunków ramowych w sektorze kolejowym.

Uzasadnienie

Jest to kompromisowy wniosek Rady zaakceptowany przez PE. Rada zgodziła się uwzględnić rolę partnerów społecznych.

Poprawka 40

Stanowisko Rady Artykuł 17 – ustęp 1

Stanowisko Rady

1. Przedsiębiorstwo kolejowe jest upoważnione do ubiegania się o przyznanie licencji w państwie członkowskim, w którym ma siedzibę.

Poprawka

1. Przedsiębiorstwo kolejowe jest upoważnione do ubiegania się o przyznanie licencji w państwie członkowskim, w którym ma siedzibę.

W państwach członkowskich graniczących z państwami trzecimi, które mają sieć o innym rozstawie torów niż w przypadku podstawowej sieci kolejowej w Unii i których rynki kolejowych przewozów towarowych są zdominowane przez kolejowe przewozy towarowe do i z państw trzecich, organy wydające licencje, podejmując decyzję w sprawie licencji dla przedsiębiorstw kolejowych, które są

bezpośrednio bądź pośrednio skutecznie kontrolowane w oparciu o udziały własnościowe państwa trzeciego lub obywateli państwa trzeciego, mogą wziąć pod uwagę wzajemność lub brak wzajemności w dostępie unijnych przedsiębiorstw kolejowych do rynku kolejowych przewozów towarowych w odnośnym państwie trzecim.

Uzasadnienie

Jest to wniosek grupy ECR dotyczący kwestii posiadania przedsiębiorstw kolejowych przez podmioty zagraniczne.

Poprawka 41

Stanowisko Rady Artykuł 17 – ustęp 5

Stanowisko Rady

5. Komisja **może przyjąć** środki określające szczegółowo stosowanie wspólnego wzoru licencji, a jeżeli jest to konieczne do zapewnienia uczciwej i skutecznej konkurencji na rynkach przewozów kolejowych – procedurę, której należy przestrzegać do celów stosowania niniejszego artykułu. Te akty wykonawcze są przyjmowane zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 62 ust. 3.

Poprawka

5. Komisja **przyjmuje** środki określające szczegółowo stosowanie wspólnego wzoru licencji, a jeżeli jest to konieczne do zapewnienia uczciwej i skutecznej konkurencji na rynkach przewozów kolejowych – procedurę, której należy przestrzegać do celów stosowania niniejszego artykułu. Te akty wykonawcze są przyjmowane zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 62 ust. 3.

Uzasadnienie

Jest to kompromisowy wniosek prezydencji zaakceptowany przez PE.

Poprawka 42

Stanowisko Rady Artykuł 22

Stanowisko Rady

Nie naruszając unijnych zasad pomocy państwa i zgodnie z art. 93, 107 i 108

Poprawka

Nie naruszając unijnych zasad pomocy państwa i zgodnie z art. 93, 107 i 108

Traktatu, przedsiębiorstwo kolejowe jest odpowiednio ubezpieczone lub ma gwarancje na warunkach rynkowych w celu pokrycia, zgodnie z prawem międzynarodowym i krajowym, odpowiedzialności cywilnej od wypadku, w szczególności w odniesieniu do pasażerów, bagażu, przesyłek, poczty i osób trzecich.

Traktatu, przedsiębiorstwo kolejowe jest odpowiednio ubezpieczone lub ma **odpowiednie** gwarancje na warunkach rynkowych w celu pokrycia, zgodnie z prawem międzynarodowym i krajowym, odpowiedzialności cywilnej od wypadku, w szczególności w odniesieniu do pasażerów, bagażu, przesyłek, poczty i osób trzecich. **Niezależnie od tego obowiązku można wziąć pod uwagę specyficzne uwarunkowania i profil ryzyka poszczególnych rodzajów usług, zwłaszcza działania systemu kolei ze względu na historyczno-kulturowych.**

Uzasadnienie

Jest to poprawka pochodząca z pierwszego czytania w Parlamencie, która została nieznacznie zmodyfikowana, aby odzwierciedlić trwające negocjacje z Radą.

Poprawka 43

Stanowisko Rady

Artykuł 30 – ustęp 2 – akapit pierwszy

Stanowisko Rady

Bez uszczerbku dla kompetencji państw członkowskich w odniesieniu do planowania i finansowania infrastruktury kolejowej oraz do budżetowej zasady jednoroczności, w stosownych przypadkach, państwa członkowskie zapewniają, żeby między właściwym organem a zarządcą infrastruktury została zawarta umowa, spełniająca podstawowe zasady i parametry określone w załączniku V i obejmująca okres nie krótszy niż **trzy lata**.

Poprawka

Bez uszczerbku dla kompetencji państw członkowskich w odniesieniu do planowania i finansowania infrastruktury kolejowej oraz do budżetowej zasady jednoroczności, w stosownych przypadkach, państwa członkowskie zapewniają, żeby między właściwym organem a zarządcą infrastruktury została zawarta umowa, spełniająca podstawowe zasady i parametry określone w załączniku V i obejmująca okres nie krótszy niż **pięć lat**.

Uzasadnienie

Jest to kompromisowy wniosek Rady zaakceptowany przez PE. Rada odeszła od minimalnego 3-letniego okresu obowiązywania umów. Minimalny 5-letni okres obowiązywania umowy jest możliwy do przyjęcia, gdyż zapewnia sektorowi kolejowemu niezbędną stabilność, jeżeli chodzi o rozwój infrastruktury kolejowej.

Poprawka 44

Stanowisko Rady

Artykuł 30 – ustęp 2 – akapit drugi

Stanowisko Rady

Państwa członkowskie zapewniają, aby umowy obowiązujące w dniu ...* zostały zmienione w celu dostosowania ich do niniejszej dyrektywy w momencie przedłużenia ich obowiązywania lub najpóźniej w terminie do ...**.

* Dz.U.: proszę wstawić datę - **trzy lata** od wejścia w życie niniejszej dyrektywy

Poprawka

Państwa członkowskie zapewniają, aby umowy obowiązujące w dniu ...* zostały zmienione, **w razie potrzeby**, w celu dostosowania ich do niniejszej dyrektywy w momencie przedłużenia ich obowiązywania lub najpóźniej w terminie do ...**.

* Dz.U.: proszę wstawić datę - **dwa lata** od wejścia w życie niniejszej dyrektywy.

Poprawka 45

Stanowisko Rady

Artykuł 30 – ustęp 3

Stanowisko Rady

Państwa członkowskie wprowadzają zachęty, o których mowa w ust. 1, w drodze umowy, o której mowa w ust. 2, **lub w drodze środków regulacyjnych, albo przez połączenie zawartych w umowie zachęt służących zmniejszeniu kosztów ze środkami administracyjnymi służącymi obniżeniu poziomu opłat.**

Poprawka

Państwa członkowskie wprowadzają zachęty, o których mowa w ust. 1, w drodze umowy, o której mowa w ust. 2.

Poprawka 46

Stanowisko Rady

Artykuł 30 – ustęp 4

Stanowisko Rady

Jeżeli dane państwo członkowskie zdecyduje się wprowadzić zachęty, o których mowa w ust. 1, w drodze środków regulacyjnych, oparte to będzie

Poprawka

skreślony

*na analizie osiągalnych redukcji kosztów.
Nie narusza to uprawnień organu
regulacyjnego do przeglądu opłat,
o którym mowa w art. 56.*

Poprawka 47

Stanowisko Rady Artykuł 30 – ustęp 8

Stanowisko Rady

Zarządcy infrastruktury opracowują metodę alokacji kosztów. **Państwa członkowskie mogą nałożyć wymóg uzyskania uprzedniego zatwierdzenia w tej sprawie. Metoda ta jest od czasu do czasu uaktualniana na podstawie najlepszej praktyki międzynarodowej.**

Poprawka

Zarządcy infrastruktury opracowują metodę alokacji kosztów **do poszczególnych kategorii usług oferowanych przedsiębiorstwom kolejowym.**

Uzasadnienie

Niniejsza poprawka odzwierciedla kompromisowy wniosek prezydencji Rady przedstawiony w ramach trwających negocjacji.

Poprawka 48

Stanowisko Rady Artykuł 31 – ustęp 2

Stanowisko Rady

2. Państwa członkowskie wymagają od zarządcy infrastruktury i operatora obiektu infrastruktury usługowej dostarczenia organowi regulacyjnemu wszystkich koniecznych informacji na temat nałożonych opłat, tak aby umożliwić organowi regulacyjnemu wykonywanie jego funkcji, o których mowa w art. 56. Zarządca infrastruktury i operator obiektu infrastruktury usługowej muszą w związku z tym być w stanie wykazać, że opłaty za infrastrukturę i usługi, na które faktycznie wystawiono faktury przedsiębiorstwu kolejowemu, zgodnie z art. 30–37, stosują

Poprawka

2. Państwa członkowskie wymagają od zarządcy infrastruktury i operatora obiektu infrastruktury usługowej dostarczenia organowi regulacyjnemu wszystkich koniecznych informacji na temat nałożonych opłat, tak aby umożliwić organowi regulacyjnemu wykonywanie jego funkcji, o których mowa w art. 56. Zarządca infrastruktury i operator obiektu infrastruktury usługowej muszą w związku z tym być w stanie wykazać **wobec przedsiębiorstw kolejowych**, że opłaty za infrastrukturę i usługi, na które faktycznie wystawiono faktury przedsiębiorstwu

się do metodyki, zasad, a jeśli to ma zastosowanie, tabel ustalonych w regulaminie sieci.

kolejowemu, zgodnie z art. 30 - 37, stosują się do metodyki, zasad, a jeśli to ma zastosowanie, tabel ustalonych w regulaminie sieci.

Poprawka 49

Stanowisko Rady

Artykuł 31 – ustęp 3 – akapit drugi

Stanowisko Rady

W terminie do ...* Komisja przyjmuje środki ustalające metodę obliczania kosztów, które są bezpośrednio ponoszone w wyniku prowadzenia pociągu. **Te akty wykonawcze są przyjmowane** zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w **art. 62 ust. 3**.

Poprawka

W terminie **transpozycji określonym w art. 64 ust. 1** Komisja przyjmuje środki ustalające metodę obliczania kosztów, które są bezpośrednio ponoszone w wyniku prowadzenia pociągu. **Powyższe akty delegowane przyjmuje się** zgodnie z procedurą, o której mowa w **art. 60**.

Proszę wstawić datę: proszę wstawić datę - 36 miesięcy od daty wejścia w życie niniejszej dyrektywy

Uzasadnienie

PE domaga się, aby metodę obliczania kosztów bezpośrednich ustalać w ramach aktów delegowanych.

Poprawka 50

Stanowisko Rady

Artykuł 31 – ustęp 3 – akapit trzeci

Stanowisko Rady

Zarządca infrastruktury może podjąć decyzję o stopniowym dostosowywaniu **tej** metody w okresie nie dłuższym niż **pięć lat po ...***

*** Dz.U.: proszę wstawić datę - 36 miesięcy od daty wejścia w życie niniejszej dyrektywy**

Poprawka

Zarządca infrastruktury może podjąć decyzję o stopniowym dostosowywaniu metody, **o której mowa ust. 4**, w okresie nie dłuższym niż dwa **lata po terminie transpozycji określonym w art. 64 ust. 1**.

Uzasadnienie

Uznaje się, że dwa lata to wystarczający dla zarządcy infrastruktury czas na dostosowanie się do nowej metody obliczania kosztów bezpośrednich.

Poprawka 51

Stanowisko Rady

Artykuł 31 – ustęp 5 – akapit drugi

Stanowisko Rady

W oparciu o doświadczenia zebrane przez zarządców infrastruktury, przedsiębiorstwa kolejowe, organy regulacyjne i właściwe organy i uznając istniejące systemy dotyczące różnicowania opłat w zależności od hałasu, Komisja **może przyjąć** środki wykonawcze zawierające **szczegółowe ustalenia**, które należy stosować przy pobieraniu opłat za koszty skutków hałasu, w tym czas trwania ich stosowania, oraz umożliwiające różnicowanie opłat za infrastrukturę, aby uwzględnić, w stosownym przypadku, szczególny charakter danego obszaru, w szczególności jeżeli chodzi o liczbę ludności, której to dotyczy, i skład pociągu wraz z konsekwencjami dla poziomu emisji hałasu. Te akty wykonawcze są przyjmowane zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 62 ust. 3.

Poprawka

W oparciu o doświadczenia zebrane przez zarządców infrastruktury, przedsiębiorstwa kolejowe, organy regulacyjne i właściwe organy i uznając istniejące systemy dotyczące różnicowania opłat w zależności od hałasu, Komisja **proponuje** środki zawierające **metody**, które należy stosować przy pobieraniu opłat za koszty skutków hałasu, w tym czas trwania ich stosowania, oraz umożliwiające różnicowanie opłat za infrastrukturę, aby uwzględnić, w stosownym przypadku, szczególny charakter danego obszaru, w szczególności jeżeli chodzi o liczbę ludności, której to dotyczy, i skład pociągu wraz z konsekwencjami dla poziomu emisji hałasu. Te akty wykonawcze są przyjmowane zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 62 ust. 3.

Takie środki wykonawcze nie powodują nadmiernego zakłócenia konkurencji między przedsiębiorstwami kolejowymi i nie szkodzą ogólnej konkurencyjności sektora kolejowego.

Wszelkie tego rodzaju zmiany opłat za infrastrukturę mające na celu uwzględnienie kosztów skutków hałasu wspierają wyposażenie wagonów w najbardziej efektywny pod względem finansowym system hamowania o niskim poziomie hałasu, jaki jest dostępny.

Poprawka 52

Stanowisko Rady

Artykuł 32 – ustęp 1 – akapit pierwszy

Stanowisko Rady

1. W celu osiągnięcia 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 przewozach kolejowych**. System pobierania opłat respektuje wzrosty produktywności osiągnięte przez przedsiębiorstwa kolejowe.

Poprawka

1. W celu osiągnięcia pełnego odzysku 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 wzrosty produktywności osiągnięte przez przedsiębiorstwa kolejowe.

Uzasadnienie

Jest to poprawka pochodząca z pierwszego czytania w Parlamencie, która została nieznacznie zmodyfikowana, aby odzwierciedlić trwające negocjacje z Radą.

Poprawka 53

Stanowisko Rady

Artykuł 32 – ustęp 1 – akapit szósty

Stanowisko Rady

Lista segmentów rynku jest publikowana w regulaminie sieci i podlega przeglądowi przynajmniej raz na pięć lat.

Poprawka

Lista segmentów rynku jest publikowana w regulaminie sieci i podlega przeglądowi przynajmniej raz na pięć lat. **Organ regulacyjny, o którym mowa w art. 55, przeprowadza kontrolę takiego wykazu zgodnie z art. 56.**

Uzasadnienie

Jest to poprawka pochodząca z pierwszego czytania w Parlamencie, która została nieznacznie zmodyfikowana, aby odzwierciedlić trwające negocjacje z Radą.

Poprawka 54

Stanowisko Rady
Artykuł 32 – ustęp 4 – akapit pierwszy

Stanowisko Rady

Opłaty infrastrukturalne **mogą być** różnicowane, tak aby zachęcić do wyposażania pociągów w europejski system sterowania pociągami (ETCS) zgodny z wersją przyjętą w decyzji Komisji 2008/386/WE i w kolejnych wersjach.

Poprawka

Opłaty infrastrukturalne **za korzystanie z infrastruktury w korytarzach kolejowych wyszczególnionych w decyzji Komisji 2009/561/WE są** różnicowane, tak aby zachęcić do wyposażania pociągów w europejski system sterowania pociągami (ETCS) zgodny z wersją przyjętą w decyzji Komisji 2008/386/WE i w kolejnych wersjach. **Takie zróżnicowanie nie powoduje żadnej ogólnej zmiany przychodów zarządcy infrastruktury.**

Bez względu na ten obowiązek państwa członkowskie mogą zdecydować, że zróżnicowanie opłat za infrastrukturę nie ma zastosowania wobec linii kolejowych, o których mowa w decyzji Komisji 2009/561/WE, po których mogą poruszać się tylko pociągi wyposażone w europejski system sterowania pociągami.

Państwa członkowskie mogą podjąć decyzję o objęciu tym rozróżnieniem linii kolejowych, które nie są wyszczególnione w decyzji Komisji 2009/561/WE.

Poprawka 55

Stanowisko Rady
Artykuł 32 – ustęp 4 – akapit drugi

Stanowisko Rady

Po przeprowadzeniu oceny skutków regulacji Komisja **może przyjąć** środki określające **szczegółowe ustalenia**, zgodnie z którymi należy stosować różnicowanie opłat za infrastrukturę, **w tym okresie jego stosowania**. Te akty wykonawcze są przyjmowane zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 62 ust. 3.

Poprawka

Przed terminem transpozycji określonym w art. 64 ust. 1 oraz po przeprowadzeniu oceny skutków regulacji Komisja **przyjmuje** środki **wykonawcze** określające **metody**, zgodnie z którymi należy stosować różnicowanie opłat za infrastrukturę, **aby zagwarantować, że nie wiąże się to z utratą dochodów zarządców infrastruktury**. Te akty wykonawcze są przyjmowane zgodnie z procedurą

sprawdzającą, o której mowa w art. 62 ust. 3. ***Takie środki wykonawcze nie powodują nadmiernego zakłócenia konkurencji między przedsiębiorstwami kolejowymi i nie szkodzą ogólnej konkurencyjności sektora kolejowego.***

Poprawka 56

Stanowisko Rady Artykuł 36 – ustęp 1

Stanowisko Rady

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. Płatności są dokonywane albo przez wnioskodawcę, albo przez przedsiębiorstwo kolejowe wskazane zgodnie z art. 41 ust. 1.

Poprawka

Zarządcy infrastruktury mogą pobierać stosowną opłatę za zdolność przepustową, która jest alokowana, ale nie zostaje wykorzystana. Ta opłata ***za niewykorzystywanie*** zapewnia zachęty do efektywnego wykorzystania zdolności przepustowej. ***Pobór takiej opłaty od wnioskodawców, którym przydzielono trasę pociągu, jest obowiązkowy w przypadku gdy regularnie nie wykorzystują oni przyznanych tras lub ich części. W odniesieniu do nakładania tej opłaty zarządcy infrastruktury publikują w regulaminie sieci kryteria określające takie niewykorzystanie. Organ regulacyjny, o którym mowa w art. 55, przeprowadza kontrolę takich kryteriów zgodnie z art. 56.*** Płatności są dokonywane albo przez wnioskodawcę, albo przez przedsiębiorstwo kolejowe wskazane zgodnie z art. 41 ust. 1.

Uzasadnienie

Niniejsza poprawka odzwierciedla kompromisowy wniosek prezydencji Rady przedstawiony w ramach trwających negocjacji.

Poprawka 57

Stanowisko Rady

Artykuł 40 – ustęp 1 – akapit drugi

Stanowisko Rady

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 **prawa** Unii dotyczących sieci kolejowych ukierunkowanych na transport towarów. Odpowiedni przedstawiciele zarządców infrastruktury z państw trzecich mogą być włączeni do tych procedur.

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 **prawa** Unii dotyczących sieci kolejowych ukierunkowanych na transport towarów. ***Zasady i kryteria alokacji zdolności przepustowej w ramach tej współpracy publikowane są przez zarządców infrastruktury w ich regulaminach sieci zgodnie z załącznikiem VI ust. 3.*** Odpowiedni przedstawiciele zarządców infrastruktury z państw trzecich mogą być włączeni do tych procedur.

Uzasadnienie

Jest to poprawka pochodząca z pierwszego czytania w Parlamencie, która została nieznacznie zmodyfikowana, aby odzwierciedlić trwające negocjacje z Radą.

Poprawka 58

Stanowisko Rady

Artykuł 47 – ustęp 4 – akapit drugi

Stanowisko Rady

W celu zagwarantowania rozwijania odpowiednich usług transportowych w tych ramach, w szczególności stosownie do wymogów obowiązku użyteczności publicznej lub promocji rozwijania przewozów towarowych, państwa członkowskie mogą podejmować wszelkie konieczne środki, na warunkach

Poprawka

W celu zagwarantowania rozwijania odpowiednich usług transportowych, w szczególności stosownie do wymogów obowiązku użyteczności publicznej lub promocji rozwijania ***krajowych i międzynarodowych*** przewozów towarowych, państwa członkowskie mogą podejmować wszelkie konieczne środki, na

niedyskryminujących, w celu zapewnienia, żeby takie przewozy uzyskiwały priorytet przy dokonywaniu alokacji zdolności przepustowej infrastruktury.

warunkach niedyskryminujących, w celu zapewnienia, żeby takie przewozy uzyskiwały priorytet przy dokonywaniu alokacji zdolności przepustowej infrastruktury.

Uzasadnienie

Jest to poprawka pochodząca z pierwszego czytania w Parlamencie, która została nieznacznie zmodyfikowana, aby odzwierciedlić trwające negocjacje z Radą.

Poprawka 59

Stanowisko Rady

Artykuł 51 – ustęp 2 – akapit czwarty a (nowy)

Stanowisko Rady

Poprawka

(4a) W razie przepelnienia sieci transeuropejskiej lub tras pociągów, które spowodowałyby 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

Niniejsza poprawka pochodzi z pierwszego czytania w Parlamencie.

Poprawka 60

Stanowisko Rady

Artykuł 55 – ustęp 3 – akapit pierwszy

Stanowisko Rady

Poprawka

Państwa członkowskie zapewniają, by personel organu regulacyjnego i zarządzanie tym organem zapewniały jego niezależność. Zapewniają one w szczególności, by osoby odpowiedzialne za decyzje, które ma podejmować organ regulacyjny, zgodnie z art. 56, takie jak członkowie zarządu, w stosownych

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

przypadkach, przy wykonywaniu funkcji organu regulacyjnego działały niezależnie od wszelkich interesów rynkowych związanych z sektorem kolejowym i w związku z tym nie miały powiązań właścicielskich ani gospodarczych z żadnym z przedsiębiorstw lub podmiotów podlegających regulacji oraz nie zwracały się o instrukcje od żadnego rządu ani innego publicznego lub prywatnego podmiotu – ani nie przyjmowały takich instrukcji.

dokonywane wśród osób, które dysponują wiedzą i doświadczeniem w dziedzinie regulacji sektora kolejowego lub innego sektora, a w pierwszej kolejności spośród osób, które nie zajmowały żadnego stanowiska ani nie wykonywały żadnych 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 żadnych stanowisk ani wykonywały żadnych 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 mają 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.

Uzasadnienie

Niniejsza poprawka pochodzi z pierwszego czytania w Parlamencie.

Poprawka 61

Stanowisko Rady

Artykuł 55 – ustęp 3 – akapit drugi

Stanowisko Rady

Osoby *odpowiedzialne za decyzje, które ma podejmować organ regulacyjny zgodnie z art. 56*, mają pełne uprawnienia odnośnie do zatrudniania personelu organu regulacyjnego i zarządzania nim.

Poprawka

Osoby *te* mają pełne uprawnienia odnośnie do zatrudniania personelu organu regulacyjnego i zarządzania nim.

Uzasadnienie

Niniejsza poprawka przywraca tekst z początkowego wniosku Komisji.

Poprawka 62

Stanowisko Rady

Artykuł 56 – ustęp 2 – akapit drugi (nowy)

Stanowisko Rady

Poprawka

Organ regulacyjny współpracuje też ściśle z krajowym organem ds. bezpieczeństwa w rozumieniu dyrektywy 2008/57/WE oraz z organami wydającymi licencje w rozumieniu niniejszej dyrektywy.

Państwa członkowskie dopilnowują, by organy te wspólnie opracowywały ramy wymiany informacji i współpracy, tak aby zapobiegać negatywnemu wpływowi na konkurencję i bezpieczeństwo na rynku kolejowym. Ramy te obejmują mechanizm przekazywania przez organ regulacyjny krajowym organom ds. bezpieczeństwa i organom wydającym licencje niewiązanych zaleceń dotyczących kwestii, które mogą mieć wpływ na konkurencję na rynku kolejowym, a także mechanizm przekazywania przez krajowy organ ds. bezpieczeństwa organowi regulacyjnemu i organom wydającym licencje niewiązanych zaleceń dotyczących kwestii, które mogą mieć wpływ na

bezpieczeństwo.

Bez uszczerbku dla niezależności poszczególnych organów w obszarze ich odnośnych uprawnień właściwy organ, przed przyjęciem decyzji, analizuje wszelkie takie zalecenia i przedstawia uzasadnienie, jeżeli nie zamierza się do nich zastosować.

Uzasadnienie

Jest to wniosek kompromisowy PE bazujący na kompromisowym wniosku Rady.

Poprawka 63

Stanowisko Rady
Artykuł 56 – ustęp 4

Stanowisko Rady

4. Organ regulacyjny musi mieć niezbędne możliwości organizacyjne *potrzebne do wykonania jego funkcji.*

Poprawka

4. Organ regulacyjny musi mieć niezbędne możliwości organizacyjne *w odniesieniu do zasobów ludzkich i materialnych, które są proporcjonalne do znaczenia sektora kolejowego danego państwa członkowskiego.*

Uzasadnienie

Jest to kompromisowy wniosek prezydencji zaakceptowany przez PE.

Poprawka 64

Stanowisko Rady
Artykuł 56 – ustęp 5 a (nowy)

Stanowisko Rady

5a. Organ regulacyjny regularnie, a co najmniej raz na dwa lata, przeprowadza konsultacje z przedstawicielami użytkowników kolejowych przewozów towarowych i pasażerskich, aby uwzględnić ich opinie o rynku kolejowym.

Poprawka

Uzasadnienie

Jest to kompromisowy wniosek prezydencji zaakceptowany przez PE.

Poprawka 65

Stanowisko Rady

Artykuł 56 – ustęp 5 b (nowy)

Stanowisko Rady

Poprawka

5b. 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.

Uzasadnienie

Niniejsza poprawka pochodzi z pierwszego czytania w Parlamencie.

Poprawka 66

Stanowisko Rady

Artykuł 56 – ustęp 6

Stanowisko Rady

Poprawka

6. **Organ** regulacyjny jest upoważniony do żądania odpowiednich informacji od zarządcy infrastruktury, wnioskodawców i wszelkich włączonych do sprawy stron trzecich w ramach zainteresowanego państwa członkowskiego.

Żądane informacje muszą być dostarczone bez zbędnej zwłoki. Organ regulacyjny ma prawo egzekwować takie żądania przy pomocy odpowiednich sankcji, w tym kar pieniężnych. Informacje, które należy

6. **Przy wykonywaniu swoich zadań organ** regulacyjny jest upoważniony do żądania odpowiednich informacji od zarządcy infrastruktury, wnioskodawców i wszelkich włączonych do sprawy stron trzecich w ramach zainteresowanego państwa członkowskiego.

Żądane informacje muszą być dostarczone bez zbędnej zwłoki, **a w każdym razie w czasie określonym przez organ regulacyjny, który nie przekracza jednego miesiąca.** Organ regulacyjny ma prawo

przekazywać organowi regulacyjnemu, obejmują wszystkie dane potrzebne temu organowi w ramach jego funkcji odwoławczej oraz funkcji monitorowania konkurencji na rynkach przewozów kolejowych zgodnie z ust. 2. Obejmuje to dane niezbędne do celów statystycznych i badań rynkowych.

egzekwować takie żądania 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 zgodnie z ust. 2. Obejmuje to dane niezbędne do celów statystycznych i badań rynkowych.

Uzasadnienie

Należy go rozpatrywać w połączeniu ze zmianami zaproponowanymi do art. 56 ust. 7.

Poprawka 67

Stanowisko Rady

Artykuł 56 – ustęp 7 – akapit pierwszy

Stanowisko Rady

7. Obowiązkiem organu regulacyjnego jest podjęcie decyzji odnośnie do każdej skargi oraz podjęcie działań w celu naprawy sytuacji najpóźniej w terminie dwóch miesięcy od otrzymania wszystkich informacji.

Bez uszczerbku dla uprawnień krajowych organów ochrony konkurencji w zakresie gwarantowania konkurencji na rynkach przewozów kolejowych organ regulacyjny, w stosownym przypadku, decyduje z własnej inicjatywy o odpowiednich działaniach mających na celu skorygowanie niepożądanego rozwoju sytuacji na tych rynkach, szczególnie

Poprawka

7. Organ regulacyjny analizuje wszelkie skargi i w stosownych przypadkach występuje o udzielenie odpowiednich informacji i inicjuje konsultacje ze wszystkimi właściwymi stronami w ciągu miesiąca od otrzymania skargi. Organ regulacyjny podejmuje decyzję w odniesieniu do każdej skargi, podejmuje działania w celu naprawy sytuacji oraz przekazuje odpowiednim stronom swoją decyzję wraz z uzasadnieniem – w rozsądnym, wcześniej ustalonym terminie, ale w każdym razie nie później niż w terminie dziesięciu tygodni od otrzymania skargi.

Bez uszczerbku dla uprawnień krajowych organów ochrony konkurencji w zakresie gwarantowania konkurencji na rynkach przewozów kolejowych organ regulacyjny, w stosownym przypadku, decyduje z własnej inicjatywy o odpowiednich działaniach mających na celu skorygowanie ***dyskryminacyjnego traktowania wnioskodawców, zakłóceń***

odnośnie do ust. 1 lit. a) – g).

rynkowych i innych przejawów niepożądanego rozwoju sytuacji na tych rynkach, szczególnie odnośnie do ust. 1 lit. a) – g).

Uzasadnienie

Jest to kompromisowy wniosek prezydencji poparty przez sprawozdawcę.

Poprawka 68

Stanowisko Rady Artykuł 57 – ustęp 1

Stanowisko Rady

1. Organy regulacyjne wymieniają informacje o swojej pracy oraz zasadach i praktyce podejmowania decyzji oraz współpracują w inny sposób w celu koordynowania podejmowania przez nie decyzji na obszarze całej Unii. W tym celu uczestniczą one i współpracują **w grupie roboczej**, której posiedzenia odbywają się regularnie. **Aby zapewnić** aktywną współpracę między odpowiednimi organami regulacyjnymi, **Komisja wspiera je w wykonywaniu tego zadania.**

Poprawka

1. Organy regulacyjne wymieniają informacje o swojej pracy oraz zasadach i praktyce podejmowania decyzji oraz współpracują w inny sposób w celu koordynowania podejmowania przez nie decyzji na obszarze całej Unii. W tym celu uczestniczą one i współpracują **w ramach sieci**, której posiedzenia odbywają się regularnie. **Komisja uczestniczy, koordynuje i wspiera pracę sieci, a także formułuje zalecenia dla sieci, jeżeli to wskazane. Zapewnia ona** aktywną współpracę między odpowiednimi organami regulacyjnymi.

Uzasadnienie

Jest to dalej zmieniony kompromisowy wniosek prezydencji (skreślono: niewiązący).

Poprawka 69

Stanowisko Rady Artykuł 57 – ustęp 1 a (nowy)

Stanowisko Rady

Poprawka

1a. Z zastrzeżeniem przepisów dotyczących ochrony danych określonych w dyrektywie 95/46 i rozporządzeniu 45/2001, Komisja wspiera wymianę

informacji, o której mowa w ust. 1 między członkami sieci, ewentualnie przy wykorzystaniu narzędzi elektronicznych, przy poszanowaniu poufności tajemnic handlowych dostarczanych przez odnośne przedsiębiorstwa.

Poprawka 70

Stanowisko Rady Artykuł 57 – ustęp 3

Stanowisko Rady

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.

Poprawka

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 w stosownych przypadkach Komisję, oraz*** zwraca się do nich o wszystkie konieczne informacje.

Poprawka 71

Stanowisko Rady Artykuł 57 – ustęp 6 a (nowy)

Stanowisko Rady

Poprawka

6a. Na wniosek organu regulacyjnego Komisja może uczestniczyć w działaniach wymienionych w ust. 2–6, tak aby ułatwiać współpracę organów regulacyjnych określonej we wspomnianych wyżej ustępach.

Uzasadnienie

Jest to kompromisowy wniosek Rady zaakceptowany przez PE ze względu na to, iż uwzględniono w nim podobną poprawkę sformułowaną przez PE w pierwszym czytaniu.

Poprawka 72

Stanowisko Rady Artykuł 57 – ustęp 7

Stanowisko Rady

7. Organy regulacyjne opracowują wspólne zasady i praktyki dotyczące podejmowania decyzji, do których są upoważnione na mocy niniejszej dyrektywy. Opierając się na doświadczeniach organów regulacyjnych i na działalności **grupy roboczej**, o której mowa w ust. 1, i w razie konieczności, aby zapewnić skuteczną współpracę organów regulacyjnych, Komisja może przyjąć środki określające takie wspólne zasady i praktyki. Te akty wykonawcze są przyjmowane zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 62 ust. 3.

Poprawka

7. Organy regulacyjne opracowują wspólne zasady i praktyki dotyczące podejmowania decyzji, do których są upoważnione na mocy niniejszej dyrektywy. Opierając się na doświadczeniach organów regulacyjnych i na działalności **sieci**, o której mowa w ust. 1, i w razie konieczności, aby zapewnić skuteczną współpracę organów regulacyjnych, Komisja może przyjąć środki określające takie wspólne zasady i praktyki. Te akty wykonawcze są przyjmowane zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 62 ust. 3.

Poprawka 73

Stanowisko Rady Artykuł 60 – ustęp 2

Stanowisko Rady

2. Uprawnienia, o których mowa w **art. 20, art. 35 ust. 3, art. 43 ust. 2 oraz w art. 56 ust. 11**, przekazuje się Komisji na okres pięciu lat od dnia.... Nie później niż dziewięć miesięcy przed upływem okresu pięciu lat Komisja sporządza sprawozdanie dotyczące przekazania uprawnień. Przekazanie uprawnień jest automatycznie przedłużane na okresy tej samej długości, chyba że Parlament Europejski lub Rada sprzeciwią się takiemu przedłużeniu nie później niż trzy miesiące przed końcem

Poprawka

2. Uprawnienia, o których mowa w art. ..., przekazuje się Komisji na okres pięciu lat od dnia.... Nie później niż dziewięć miesięcy przed upływem okresu pięciu lat Komisja sporządza sprawozdanie dotyczące przekazania uprawnień. Przekazanie uprawnień jest automatycznie przedłużane na okresy tej samej długości, chyba że Parlament Europejski lub Rada sprzeciwią się takiemu przedłużeniu nie później niż trzy miesiące przed końcem każdego okresu.

każdego okresu.

Uzasadnienie

Artykuły, o których mowa w niniejszym ustępie, w dalszym ciągu są przedmiotem negocjacji.

Poprawka 74

Stanowisko Rady **Artykuł 60 – ustęp 3**

Stanowisko Rady

3. Przekazanie uprawnień, o którym mowa w art. 20, art. 35 ust. 3, art. 43 ust. 2 oraz w art. 56 ust. 11, może zostać odwołane przez Parlament Europejski lub Radę. Decyzja o odwołaniu kończy przekazanie uprawnień określonych w tej decyzji. Staje się ona skuteczna w dniu następującym po opublikowaniu decyzji w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej lub od późniejszej daty, która jest w niej określona. Nie wpływa ona na ważność żadnych aktów delegowanych już obowiązujących.

Poprawka

3. Przekazanie uprawnień, o którym mowa w art. ..., może zostać w dowolnym momencie odwołane przez Parlament Europejski lub przez Radę. Decyzja o odwołaniu kończy przekazanie uprawnień określonych w tej decyzji. Staje się ona skuteczna w dniu następującym po opublikowaniu decyzji w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej lub od późniejszej daty, która jest w niej określona. Nie wpływa ona na ważność żadnych aktów delegowanych już obowiązujących.

Uzasadnienie

Artykuły, o których mowa w niniejszym ustępie, w dalszym ciągu są przedmiotem negocjacji.

Poprawka 75

Stanowisko Rady **Artykuł 60 – ustęp 5**

Stanowisko Rady

5. Akt delegowany przyjęty na mocy art. 20, art. 35 ust. 3, art. 43 ust. 2 oraz w art. 56 ust. 11 wchodzi w życie wyłącznie wtedy, gdy ani Parlament Europejski, ani Rada nie wyraziły sprzeciwu w terminie dwóch miesięcy od powiadomienia o tym akcie Parlamentu Europejskiego i Rady lub gdy przed

Poprawka

5. Akt delegowany przyjęty na mocy art. ... wchodzi w życie wyłącznie wtedy, gdy ani Parlament Europejski, ani Rada nie wyraziły sprzeciwu w terminie dwóch miesięcy od powiadomienia o tym akcie Parlamentu Europejskiego i Rady lub gdy przed upływem tego terminu Parlament Europejski i Rada poinformowały Komisję

upłynięciem tego terminu Parlament Europejski i Rada poinformowały Komisję o tym, że nie zgłoszą sprzeciwu. Okres ten jest przedłużany o dwa miesiące z inicjatywy Parlamentu Europejskiego lub Rady.

o tym, że nie zgłoszą sprzeciwu. Okres ten jest przedłużany o dwa miesiące z inicjatywy Parlamentu Europejskiego lub Rady.

Uzasadnienie

Artykuły, o których mowa w niniejszym ustępie, w dalszym ciągu są przedmiotem negocjacji.

Poprawka 76

Stanowisko Rady Artykuł 61

Stanowisko Rady

Na wniosek państwa członkowskiego lub z własnej inicjatywy Komisja analizuje szczególne środki przyjęte przez organy krajowe w związku ze stosowaniem niniejszej dyrektywy dotyczące warunków dostępu do infrastruktury kolejowej i przewozów kolejowych, wydawania licencji przedsiębiorstwom kolejowym, pobierania opłat za infrastrukturę i przydzielania zdolności przepustowej, w terminie dwunastu miesięcy po przyjęciu tych środków. Komisja podejmie decyzję, zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 62 ust. 2, czy odnośne środki mogą być w dalszym ciągu stosowane, w terminie czterech miesięcy od daty otrzymania takiego wniosku.

Poprawka

Na wniosek państwa członkowskiego, **organu regulacyjnego** lub z własnej inicjatywy Komisja analizuje szczególne środki przyjęte przez organy krajowe w związku ze stosowaniem **przepisów** niniejszej dyrektywy dotyczące warunków dostępu do infrastruktury kolejowej i przewozów kolejowych, wydawania licencji przedsiębiorstwom kolejowym, pobierania opłat za infrastrukturę i przydzielania zdolności przepustowej, w terminie dwunastu miesięcy po przyjęciu tych środków. Komisja podejmie decyzję, zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 62 ust. 2, czy odnośne środki mogą być w dalszym ciągu stosowane, w terminie czterech miesięcy od daty otrzymania takiego wniosku.

Poprawka 77

Stanowisko Rady Artykuł 62 – ustęp 3

Stanowisko Rady

3. W przypadku odniesienia do niniejszego ustępu stosuje się przepisy art 5

Poprawka

3. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 5 rozporządzenia

rozporządzenia (UE) nr 182/2011.
***W przypadku gdy komitet nie wyda opinii,
Komisja nie przyjmuje projektu aktu
wykonawczego.***

(UE) nr 182/2011.

Uzasadnienie

Niniejsza poprawka pochodzi z pierwszego czytania w Parlamencie.

Poprawka 78

Stanowisko Rady Artykuł 63

Stanowisko Rady

Najpóźniej do dnia 31 grudnia 2012 r. Komisja przedstawia Parlamentowi Europejskiemu, Radzie, Europejskiemu Komitetowi Ekonomiczno-Społecznemu i Komitetowi Regionów sprawozdanie z wykonania rozdziału II.

Sprawozdanie to zawiera również ocenę rozwoju rynku, w tym stanu przygotowań do dalszego otwarcia rynku kolejowego. W sprawozdaniu tym Komisja dokona także analizy różnych modeli organizacji tego rynku oraz skutków niniejszej dyrektywy dla umów o świadczenie usług publicznych i ich finansowania. Komisja bierze przy tym także pod uwagę wykonanie rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 oraz istotne różnice pomiędzy państwami członkowskimi (zagęszczenie sieci dróg, liczba pasażerów, średnia odległość podróży).

W sprawozdaniu tym Komisja, w razie potrzeby, proponuje ustawodawcze środki ***uzupełniające*** mające na celu ***ułatwienie takiego otwarcia i dokonuje oceny skutków takich środków.***

Poprawka

Najpóźniej do dnia 31 grudnia 2012 r. Komisja przedstawia Parlamentowi Europejskiemu, Radzie, Europejskiemu Komitetowi Ekonomiczno-Społecznemu i Komitetowi Regionów sprawozdanie z wykonania rozdziału II.

Sprawozdanie to zawiera również ocenę rozwoju rynku, w tym stanu przygotowań do dalszego otwarcia rynku kolejowego. W sprawozdaniu tym Komisja dokona także analizy różnych modeli organizacji tego rynku oraz skutków niniejszej dyrektywy dla umów o świadczenie usług publicznych i ich finansowania. Komisja bierze przy tym także pod uwagę wykonanie rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 oraz istotne różnice pomiędzy państwami członkowskimi (zagęszczenie sieci dróg, liczba pasażerów, średnia odległość podróży). Komisja, w razie potrzeby, proponuje ustawodawcze środki ***dotyczące otwarcia krajowego rynku pasażerskich przewozów kolejowych oraz stworzenia odpowiednich warunków dla zagwarantowania niedyskryminacyjnego dostępu do infrastruktury, w oparciu o istniejący wymóg oddzielenia zarządzania infrastrukturą od działalności związanej z transportem, oraz ocenia wpływ takich***

środków.

Poprawka 79

Stanowisko Rady Artykuł 63 a (nowy)

Stanowisko Rady

Poprawka

Europejski organ regulacyjny

W świetle doświadczeń zdobytych w ramach sieci organów regulacyjnych Komisja, nie później niż dwa lata po terminie publikacji niniejszej dyrektywy, przedstawia Parlamentowi Europejskiemu, Radzie, Europejskiemu Komitetowi Ekonomiczno-Społecznemu i Komitetowi Regionów sprawozdanie dotyczące współpracy organów regulacyjnych. W stosownych przypadkach Komisja proponuje środki uzupełniające mające na celu bardziej zintegrowany nadzór regulacyjny nad europejskim rynkiem kolejowym, w szczególności jeśli chodzi o funkcję kontrolną i arbitrażową, przede wszystkim w odniesieniu do usług międzynarodowych. W tym celu w stosownych przypadkach należy również rozważyć środki ustawodawcze.

Poprawka 80

Stanowisko Rady Artykuł 64 – ustęp 1

Stanowisko Rady

Poprawka

1. Państwa członkowskie wprowadzają w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy, w tym w odniesieniu do zgodności przedsiębiorstw, operatorów, wnioskodawców, organów i innych zainteresowanych podmiotów

1. Państwa członkowskie wprowadzają w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy, w tym w odniesieniu do zgodności przedsiębiorstw, operatorów, wnioskodawców, organów i innych zainteresowanych podmiotów

z przepisami, w terminie do ...*.
Niezwłocznie przekazują Komisji tekst
tych przepisów.

z przepisami, w terminie do ...*.
Niezwłocznie przekazują Komisji tekst
tych przepisów.

* Dz.U.: proszę wstawić datę - **36 miesięcy**
od daty wejścia w życie niniejszej
dyrektywy

* Dz.U.: proszę wstawić datę - **12 miesięcy**
po wejściu w życie niniejszej dyrektywy.

Uzasadnienie

Ta poprawka zastępuje dawny tekst PE, zachowano jednak 12-miesięczny termin transpozycji, na co należał Parlament.

Poprawka 81

Stanowisko Rady

Artykuł 64 – ustęp 2 – akapit drugi

Stanowisko Rady

*Art. 55 ust. 1 zacznie mieć zastosowanie
od ...*.*

Poprawka

skreślony

* *Dz.U.: proszę wstawić datę - 60 miesięcy
od daty wejścia w życie niniejszej
dyrektywy*

Uzasadnienie

Niniejsza poprawka Rady nie odzwierciedla poglądów Parlamentu.

Poprawka 82

Stanowisko Rady

Załącznik I – tiret szóste

Stanowisko Rady

- drogi dojazdowe dla pasażerów
i towarów, w tym drogi dostępu;

Poprawka

- drogi dojazdowe dla pasażerów i
towarów, w tym *dostęp dla pieszych i*
drogi dostępu;

Uzasadnienie

Jest to poprawka pochodząca z pierwszego czytania w Parlamencie, która została nieznacznie zmodyfikowana, aby odzwierciedlić trwające negocjacje z Radą.

Poprawka 83

Stanowisko Rady

Załącznik II – ustęp 2 – litera a)

Stanowisko Rady

(a) stacje pasażerskie, ich budynki i inne urządzenia, w tym tablice z informacjami dla podróżnych i punkt sprzedaży biletów;

Poprawka

(a) stacje pasażerskie, ich budynki i inne urządzenia, w tym tablice z informacjami dla podróżnych i **dogodny** punkt sprzedaży biletów;

Uzasadnienie

Niniejsza poprawka pochodzi z pierwszego czytania w Parlamencie.

Poprawka 84

Stanowisko Rady

Załącznik II – ustęp 2 – litera e)

Stanowisko Rady

(e) punkty obrządzania taboru, z wyjątkiem obrządzania przeprowadzanego w punktach obrządzania przeznaczonych **wyłącznie** dla **konkretnych** rodzajów taboru, **i** inne stanowiska techniczne, w tym stanowiska do czyszczenia i mycia taboru;

Poprawka

(e) punkty obrządzania taboru, z wyjątkiem obrządzania przeprowadzanego w punktach obrządzania przeznaczonych dla **pociągów dużej prędkości lub innych** rodzajów taboru **wymagających szczególnych punktów obrządzania;**

(**ea**) inne stanowiska techniczne, w tym stanowiska do czyszczenia i mycia taboru;

Poprawka 85

Stanowisko Rady

Załącznik II – ustęp 3 – litera a)

Stanowisko Rady

prąd trakcyjny, za który opłaty są podawane na fakturach oddzielnie od opłat za użytkowanie urządzeń zasilania w prąd trakcyjny;

Poprawka

prąd trakcyjny, za który opłaty są podawane na fakturach oddzielnie od opłat za użytkowanie urządzeń zasilania w prąd trakcyjny, ***bez uszczerbku dla zastosowania dyrektywy 2009/72/WE;***

Poprawka 86

Stanowisko Rady

Załącznik II – ustęp 3 – litera a a) (nowa)

Stanowisko Rady

Poprawka

(aa) sprawiedliwe dla wszystkich operatorów warunki i ceny korzystania z zasilania i linii przesyłowych;

Uzasadnienie

Niniejsza poprawka pochodzi z pierwszego czytania w Parlamencie.

Poprawka 87

Stanowisko Rady

Załącznik V – ustęp 1

Stanowisko Rady

zakres umowy odnośnie do infrastruktury i obiektów infrastruktury usługowej o strukturze zgodnej z załącznikiem II. Obejmuje wszystkie aspekty zarządzania infrastrukturą, w tym utrzymanie i remonty eksploatowanej już infrastruktury;

Poprawka

zakres umowy odnośnie do infrastruktury i obiektów infrastruktury usługowej o strukturze zgodnej z załącznikiem II. Obejmuje wszystkie aspekty zarządzania infrastrukturą, w tym utrzymanie i remonty eksploatowanej już infrastruktury; ***w stosownych przypadkach uwzględniona może być również budowa nowej infrastruktury;***

Uzasadnienie

Niniejsza poprawka pochodzi z pierwszego czytania w Parlamencie.

Poprawka 88

Stanowisko Rady Załącznik V – ustęp 2

Stanowisko Rady

struktura płatności lub środków finansowych alokowanych na usługi w zakresie infrastruktury wymienione w załączniku II, na remonty oraz na likwidowanie obecnych zaległości w zakresie utrzymania;

Poprawka

struktura płatności lub środków finansowych alokowanych na usługi w zakresie infrastruktury wymienione w załączniku II, na remonty ***i odnowę*** oraz na likwidowanie obecnych zaległości w zakresie utrzymania ***i odnowy***; ***w stosownych przypadkach uwzględniona może być struktura płatności lub środków finansowych alokowanych na nowa infrastrukturę***;

Poprawka 89

Stanowisko Rady Załącznik V – ustęp 5

Stanowisko Rady

5. zachęty, ***o których mowa w art. 30 ust. 1, z wyjątkiem zachęt wprowadzonych w drodze środków regulacyjnych zgodnie z art. 30 ust. 3***;

Poprawka

5. zachęty ***zgodnie*** z art. 30 ust. 1;

Uzasadnienie

Niniejsza poprawka przywraca tekst z początkowego wniosku Komisji.

Poprawka 90

Stanowisko Rady Załącznik V – ustęp 8

Stanowisko Rady

8. przepisy dotyczące postępowania

Poprawka

8. przepisy dotyczące postępowania

w przypadku poważnych zakłóceń przewozów lub sytuacji nadzwyczajnych, z uwzględnieniem planów postępowania w sytuacjach nieprzewidzianych, oraz wcześniejszego rozwiązania umowy i powiadamiania użytkowników;

w przypadku poważnych zakłóceń przewozów lub sytuacji nadzwyczajnych, z uwzględnieniem planów postępowania w sytuacjach nieprzewidzianych, oraz wcześniejszego rozwiązania umowy i **terminowego** powiadamiania użytkowników;

Uzasadnienie

Jest to poprawka pochodząca z pierwszego czytania w Parlamencie, która została nieznacznie zmodyfikowana, aby odzwierciedlić trwające negocjacje z Radą.

UZASADNIENIE

Po przyjęciu przez Parlament w pierwszym czytaniu w dniu 11 listopada 2011 r. Rada osiągnęła porozumienie polityczne w dniu 12 grudnia 2011 r. oraz przyjęła w pierwszym czytaniu stanowisko w dniu 8 marca 2012 r. kwalifikowaną większością głosów. Od stycznia 2012 r. Parlament, Rada i Komisja prowadzą nieoficjalne negocjacje w celu wypracowania porozumienia w drugim czytaniu. Jednak w związku z tym, że w stanowisku Rady jedynie w bardzo ograniczonym zakresie wzięto pod uwagę postępy poczynione w tych negocjacjach, sprawozdawczyni w projekcie zalecenia szeroko przytacza stanowisko Parlamentu przyjęte w pierwszym czytaniu za wyjątkiem niektórych mniej istotnych zmian wprowadzonych przez Radę do wniosku Komisji.

Komisja stwierdza w komunikacie w sprawie stanowiska Rady¹:

„Pomimo zachowania zgodności z ogólnym celem polegającym na uproszeniu i zwiększeniu przejrzystości poprzez skonsolidowanie trzech obowiązujących dyrektyw i ich zmiany Rada osłabiła wniosek Komisji w zakresie dostępu do usług związanych z przewozami kolejowymi, finansowania infrastruktury, opłat za użytkowanie infrastruktury oraz kompetencji organu regulacyjnego. W niektórych przypadkach stanowisko Rady potwierdza istniejące przepisy bez ich dalszej poprawy...”.

Sprawozdawczyni podziela wyrażoną przez Komisję krytyczną ocenę stanowiska Rady. W pierwszym czytaniu Parlament przedstawia ambitne wnioski mające na celu utworzenie jednolitego europejskiego obszaru kolejowego. Utworzenie takiego obszaru powinno nadal być naszym celem, ponieważ odmienne krajowe systemy kolejowe sprawiają, że cały sektor hamowany jest krajowymi granicami, które w ogromnym stopniu ograniczają rozwój sektora i konkurencyjność transportu kolejowego w stosunku do innych środków transportu. W celu dalszego tworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego Parlament musi trzymać się swoich ambitnych założeń.

Od stycznia tego roku delegacja PE uczestniczy w nieformalnych negocjacjach z Radą i Komisją, których celem jest ulepszenie tekstu Rady i osiągnięto postępy w odniesieniu do pewnych punktów. Dyskusja dotycząca najbardziej istotnych elementów będzie jednak trwać aż do końca czteromiesięcznego okresu przewidzianego na drugie czytanie w Parlamencie.

Te główne punkty są następujące:

Organ regulacyjny

Tekst opracowany przez Radę stanowi odpowiedź na niektóre obawy Parlamentu i ulepsza obowiązujące prawodawstwo, zwiększając do pewnego stopnia rolę i uprawnienia krajowych

¹ **Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego na podstawie art. 294 ust. 6 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej dotyczący stanowiska Rady (pierwsze czytanie) w sprawie przyjęcia dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego (przekształcenie).**

organów regulacyjnych. Niezależne organy regulacyjne mają zasadnicze znaczenie dla stworzenia równych szans dla dużych i małych przedsiębiorstw kolejowych. Nadal można opracować bardziej ambitny tekst w odniesieniu do niezależności organu regulacyjnego i sposobu, w jaki powinien on rozpatrywać skargi: celem powinny być większa niezależność i krótsze terminy podejmowania decyzji. Docelowo krajowe organy regulacyjne powinny stać się godnymi zaufania podmiotami, których decyzje są rzetelne i terminowe. Parlament w pierwszym czytaniu zdecydował także, że w dłuższej perspektywie czasu należy utworzyć europejski organ regulacyjny, aby móc nadzorować transport transgraniczny. Podstawą utworzenia takiego organu powinno być stworzenie sieci krajowych organów regulacyjnych.

Finansowanie

Parlament powinien kontynuować swoje wysiłki na rzecz osiągnięcia bardziej stabilnej sytuacji w zakresie finansowania infrastruktury kolejowej. Należy przede wszystkim odrzucić wnioski Rady dotyczące skrócenia do trzech lat czasu obowiązywania umowy wieloletniej i zaproponować w zamian okres siedmioletni. W tej umowie określa się podstawowe zasady uzgodnione pomiędzy władzami publicznymi i zarządcą infrastruktury w odniesieniu do zarządzania i rozwoju infrastruktury kolejowej, co tym samym daje zarządcy infrastruktury, a ostatecznie także przedsiębiorstwom kolejowym, rzetelną podstawę prowadzonym przez nich działaniom. W związku z tym należy wdrożyć bardziej rygorystyczne przepisy dotyczące równowagi finansowej zarządcy infrastruktury, aby zapewnić, że deficyty finansowania będą w niezawodny sposób pokrywane przez państwa członkowskie.

Niezależność sieci zarządzania i przejrzystość finansowa

Parlament przyjął zmiany w celu zwiększenia przejrzystości przepływów finansowych, zwłaszcza w zintegrowanych przedsiębiorstwach, które świadczą usługi w zakresie transportu kolejowego i zarządzania infrastrukturą. Rada podjęła decyzję, aby nie zmieniać brzmienia aktualnie obowiązujących przepisów, mimo iż właśnie to brzmienie doprowadziło do poważnych rozbieżności w ich interpretacji, co z kolei zaskutkowało szeregiem nierozstrzygniętych spraw w Trybunale Sprawiedliwości Unii Europejskiej. Dlatego też konieczność poprawy tekstu w tym względzie w celu zapewnienia większej jasności jest rozwiązaniem oczywistym.

Zasady pobierania opłat za dostęp do infrastruktury

Parlament od samego początku nalegał na utworzenie obowiązkowego mechanizmu na rzecz zmniejszania emisji hałasu kolejowego wywoływanego przez pociągi. Pociągi o wysokim poziomie hałasu mają negatywny wpływ na zdrowie ludzi, a tym samym na ich gotowość do zaakceptowania transportu kolejowego, a w ostatecznym rozrachunku szkodzą rozwojowi całego sektora. Należy zatem opracować skuteczny plan redukcji poziomu hałasu.

Kolejnym aspektem związanym z pobieraniem opłat jest upowszechnianie ERTMS za sprawą systemu zniżek i zwyżek dla pociągów z zainstalowanym ETCS, które kursują na liniach niewyposażonych w ten system. Rozpowszechnianie ERTMS odbywa się w wolnym tempie, a czasem jest celowo spowalniane przez państwa członkowskie. System ten ma zasadnicze znaczenie dla zwiększenia transgranicznego transportu kolejowego i należy go zatem upowszechniać, aby sektor ten stał się bardziej atrakcyjnym środkiem transportu, zwłaszcza dla przewozu towarów.

Najważniejsze funkcje zarządcy infrastruktury

Zwiększenie roli i odpowiedzialności zarządcy infrastruktury jest ważnym celem na drodze ku bardziej bezstronnemu zarządzaniu siecią. Przydzielanie tras pociągów oraz wprowadzenie i pobieranie opłat zostały już uznane za najważniejsze zadania zarządcy infrastruktury. Niemniej jednak rozwój sieci powinien również stać się częścią tych zadań i dlatego też decyzje dotyczące nowych inwestycji w infrastrukturę powinny być podejmowane przez zarządcę infrastruktury, który może uwzględnić potrzeby całego sektora podczas planowania nowych przedsięwzięć.

Dostęp do usług związanych z sektorem kolei

Przejrzyste zasady dostępu do usług związanych z sektorem kolei i obiektów infrastruktury kolejowej (terminali towarowych, obiektów służących konserwacji taboru, urzędzeń do formowania składu pociągu itp.) mają kluczowe znaczenie dla umożliwienia operatorom transportowym świadczenia przez nich usług. Trwające obecnie negocjacje zmierzają w tej kwestii w dobrym kierunku. Niemniej w celu ukazania znaczenia, które Parlament przywiązuje do tego aspektu, sprawozdawczyni ponownie przedstawiła pewne poprawki z pierwszego czytania.

Przepisy końcowe – termin wejścia w życie

Rada domaga się bardzo odległych terminów wejścia w życie niniejszej nowej dyrektywy: 36 miesięcy dla większości przepisów i nawet 60 miesięcy dla utworzenia organu regulacyjnego, którego powołanie do życia było wymogiem istniejącym w już obowiązującym prawodawstwie. Rozwiązania tego nie można zaakceptować, a pilna reforma zostałaaby niepotrzebnie opóźniona. W związku z powyższym sprawozdawczyni nalega, aby termin transpozycji całej dyrektywy został ustalony na 12 miesięcy.

We wszystkich wspomnianych powyżej głównych kwestiach sprawozdawczyni zatem ponownie przedstawi poprawki przyjęte na sesji plenarnej w pierwszym czytaniu w celu obrony podczas trwających negocjacji trójstronnych z Radą stanowiska Parlamentu, które zostało przyjęte zdecydowaną większością głosów.

PROCEDURA

Tytuł	Jednolity europejski obszar kolejowy (przekształcenie)
Odsyłacze	18581/2/2011 – C7-0073/2012 – 2010/0253(COD)
Data pierwszego czytania w Parlamencie Europejskim - Numer P	16.11.2011 T7-0503/2011
Wniosek Komisji	COM(2010)0475 - C7-0268/2010
Data ogłoszenia na posiedzeniu wpłynięcia stanowiska Rady w pierwszym czytaniu	15.3.2012
Komisja przedmiotowo właściwa Data ogłoszenia na posiedzeniu	TRAN 15.3.2012
Sprawozdawca(y) Data powołania	Debora Serracchiani 27.9.2010
Rozpatrzenie w komisji	23.4.2012 30.5.2012
Data przyjęcia	31.5.2012
Wynik głosowania końcowego	+: 35 -: 6 0: 1
Posłowie obecni w trakcie głosowania końcowego	Magdi Cristiano Allam, Inés Ayala Sender, Georges Bach, Izaskun Bilbao Barandica, Antonio Cancian, Michael Cramer, Joseph Cuschieri, Philippe De Backer, Luis de Grandes Pascual, Christine De Veyrac, Saïd El Khadraoui, Ismail Ertug, Carlo Fidanza, Jacqueline Foster, Mathieu Grosch, Jim Higgins, Juozas Imbrasas, Dieter-Lebrecht Koch, Jaromír Kohlíček, Georgios Koumoutsakos, Werner Kuhn, Eva Lichtenberger, Gesine Meissner, Mike Nattrass, Hubert Pirker, Dominique Riquet, Petri Sarvamaa, Debora Serracchiani, Laurence J.A.J. Stassen, Keith Taylor, Silvia-Adriana Țicău, Giommara Uggias, Thomas Ulmer, Artur Zasada, Roberts Zile
Zastępca(-y) obecny(-i) w trakcie głosowania końcowego	Andrea Cozzolino, Spyros Danellis, Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz, Sabine Wils, Janusz Władysław Zemke
Zastępca(y) (art. 187 ust. 2) obecny(i) podczas głosowania końcowego	Lidia Joanna Geringer de Oedenberg, Mario Pirillo
Data złożenia	7.6.2012