



PARLAMENT EUROPEJSKI

2009 - 2014

---

*Dokument z posiedzenia*

---

**A7-0037/2014**

21.1.2014

**\*\*\*I**

## **SPRAWOZDANIE**

w sprawie wniosku dotyczącego dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającej dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE z dnia 21 listopada 2012 r. w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego w odniesieniu do otwarcia rynku krajowych kolejowych przewozów pasażerskich oraz zarządzania infrastrukturą kolejową (COM(2013)0029 – C7-0025/2013 – 2013/0029(COD))

Komisja Transportu i Turystyki

Sprawozdawca: Saïd El Khadraoui

### ***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 **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

	<b>Strona</b>
PROJEKT REZOLUCJI USTAWODAWCZEJ PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO.....	5
UZASADNIENIE .....	74
OPINIA MNIEJSZOŚCI.....	78
OPINIA KOMISJI ZATRUDNIENIA I SPRAW SOCJALNYCH .....	79
OPINIA KOMISJI ROZWOJU REGIONALNEGO .....	106
PROCEDURA.....	122



## PROJEKT REZOLUCJI USTAWODAWCZEJ PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO

**w sprawie wniosku dotyczącego dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającej dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE z dnia 21 listopada 2012 r. w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego w odniesieniu do otwarcia rynku krajowych kolejowych przewozów pasażerskich oraz zarządzania infrastrukturą kolejową (COM(2013)0029 – C7-0025/2013 – 2013/0029(COD))**

**(Zwykła procedura ustawodawcza: pierwsze czytanie)**

*Parlament Europejski,*

- uwzględniając wniosek Komisji przedstawiony Parlamentowi Europejskiemu i Radzie (COM(2013)0029),
  - uwzględniając art. 294 ust. 2 oraz art. 91 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, zgodnie z którymi wniosek został przedstawiony Parlamentowi przez Komisję (C7-0025/2013),
  - uwzględniając art. 294 ust. 3 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,
  - uwzględniając uzasadnione opinie przedstawione – na mocy protokołu nr 2 w sprawie stosowania zasad pomocniczości i proporcjonalności – przez francuski Senat, parlament Litwy, Izbę Deputowanych Wielkiego Księstwa Luksemburga, Pierwszą Izbę Parlamentu Niderlandzkiego, Drugą Izbę Parlamentu Niderlandzkiego oraz parlament Szwecji, w których stwierdzono, że projekt aktu ustawodawczego nie jest zgodny z zasadą pomocniczości,
  - uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego z dnia 11 lipca 2013 r.<sup>1</sup>,
  - uwzględniając opinię Komitetu Regionów z dnia 8 października 2013 r.<sup>2</sup>,
  - uwzględniając art. 55 Regulaminu,
  - uwzględniając sprawozdanie Komisji Transportu i Turystyki oraz opinie Komisji Zatrudnienia i Spraw Socjalnych oraz Komisji Rozwoju Regionalnego (A7-0037/2014),
1. przyjmuje poniższe stanowisko w pierwszym czytaniu;
  2. zwraca się do Komisji o ponowne przekazanie mu sprawy, jeśli uzna ona za stosowne wprowadzić znaczące zmiany do swojego wniosku lub zastąpić go innym tekstem;
  3. zobowiązuje swojego przewodniczącego do przekazania stanowiska Parlamentu Radzie i Komisji, a także parlamentom narodowym.

---

<sup>1</sup> Dz.U. C 327 z 12.11.2013, s. 122.

<sup>2</sup> Dz.U. C 356 z 5.12.2013, s. 92.

## Poprawka 1

### Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 1

*Tekst proponowany przez Komisję*

(1) W minionej dekadzie wzrost kolejowego ruchu pasażerskiego był niewystarczający do zwiększenia jego udziału w przewozach w porównaniu z transportem samochodowym i lotniczym. 6 % udział transportu kolejowego w przewozie pasażerów w Unii Europejskiej utrzymuje się na dość stabilnym poziomie. Kolejowe przewozy pasażerskie nie dotrzymują kroku zmieniającym się potrzebom pod względem oferty i jakości.

*Poprawka*

(1) W minionej dekadzie **wykorzystanie europejskiej sieci autostrad wzrosło o 27%, podczas gdy wykorzystanie sieci kolejowej spadło o 2%. Ponadto** wzrost kolejowego ruchu pasażerskiego był niewystarczający do zwiększenia jego udziału w przewozach w porównaniu z transportem samochodowym i lotniczym. 6 % udział transportu kolejowego w przewozie pasażerów w Unii Europejskiej utrzymuje się na dość stabilnym poziomie, **a** kolejowe przewozy pasażerskie nie dotrzymują kroku zmieniającym się potrzebom pod względem oferty i jakości.

## Poprawka 2

### Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 1 a (nowy)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

**(1a) Główne przyczyny niewystarczającego udziału transportu kolejowego w Europie to: nieuczciwa konkurencja z innymi rodzajami transportu, niewystarczająca wola polityczna w zakresie rozwoju transportu kolejowego oraz zbyt małe inwestycje w sieci kolejowe.**

## Poprawka 3

### Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 2 a (nowy)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

***(2a) Należy sporządzić bilans wdrożonych przepisów tych dyrektyw, odnoszący się do kontroli jakości świadczonych usług przeprowadzanej w oparciu o stan faktyczny, ilość ofert i liczbę pasażerów, ponoszone koszty oraz obowiązujące ceny.***

*Uzasadnienie*

*Ważne jest sporządzenie dokładnej analizy skutków liberalizacji w Europie w zakresie rezultatów gospodarczych, społecznych i środowiskowych.*

#### **Poprawka 4**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**

**Motyw 2 b (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

***(2b) Rozwój jednolitego europejskiego obszaru kolejowego jest w dużej mierze zależny od skutecznego i kompleksowego stosowania – we wszystkich państwach członkowskich – przyjętych uregulowań ustawodawczych i wdrażania ich w wymaganych terminach. Biorąc pod uwagę braki stwierdzone w tej dziedzinie, państwa członkowskie powinny rygorystycznie czuwać nad wdrożeniem uregulowań ustawodawczych Unii.***

#### **Poprawka 5**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**

**Motyw 2 c (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

***(2c) Z licznych badań i kwestionariuszy wynika, że w państwach członkowskich, takich jak Szwecja czy Zjednoczone Królestwo, które otworzyły swoje rynki krajowych przewozów pasażerskich, odnotowano wzrost na rynku kolejowym,***

*w tym także większą liczbę zadowolonych pasażerów i pracowników.*

## Poprawka 6

### Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 3

*Tekst proponowany przez Komisję*

(3) Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE z dnia 21 listopada 2012 r. w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego<sup>8</sup> ustanawia jednolity europejski obszar kolejowy ze wspólnymi zasadami dotyczącymi zarządzania przedsiębiorstwami kolejowymi i zarządcami infrastruktury, finansowania infrastruktury i opłat za korzystanie z niej, warunków dostępu do infrastruktury kolejowej i usług oraz nadzoru regulacyjnego nad rynkiem kolejowym. Wprowadzenie wszystkich tych elementów umożliwi obecnie pełne otwarcie unijnego rynku kolejowego i zreformowanie zasad działania zarządców infrastruktury w celu zapewnienia równego dostępu do infrastruktury.

---

<sup>8</sup> Dz.U. L 343 z 14.12.2012, s. 32.

## Poprawka 7

### Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 3 a (nowy)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

(3) Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE z dnia 21 listopada 2012 r. w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego<sup>8</sup> ustanawia jednolity europejski obszar kolejowy ze wspólnymi zasadami dotyczącymi zarządzania przedsiębiorstwami kolejowymi i zarządcami infrastruktury, finansowania infrastruktury i opłat za korzystanie z niej, warunków dostępu do infrastruktury kolejowej i usług oraz nadzoru regulacyjnego nad rynkiem kolejowym. Wprowadzenie wszystkich tych elementów umożliwi obecnie pełne otwarcie unijnego rynku kolejowego i zreformowanie zasad działania zarządców infrastruktury w celu zapewnienia równego dostępu do infrastruktury *w celu poprawy jakości usług kolejowych w całej Unii przy jednoczesnym wprowadzeniu zabezpieczeń w zakresie norm społecznych i warunków zatrudnienia.*

---

<sup>8</sup> Dz.U. L 343 z 14.12.2012, s. 32.



*aby kolej mogła stać się wiarygodną alternatywą dla pozostałych środków transportu pod względem ceny i jakości.*

## Poprawka 8

### Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 4

*Tekst proponowany przez Komisję*

(4) Dyrektywa 2012/34/UE zobowiązuje Komisję do proponowania w stosownych przypadkach środków ustawodawczych w odniesieniu do otwarcia rynku krajowych przewozów pasażerskich oraz do stworzenia odpowiednich warunków do zapewnienia niedyskryminacyjnego dostępu do infrastruktury, w oparciu o istniejący wymóg oddzielenia zarządzania infrastrukturą od działalności przewozowej.

*Poprawka*

(4) Dyrektywa 2012/34/UE zobowiązuje Komisję do proponowania w stosownych przypadkach środków ustawodawczych w odniesieniu do otwarcia rynku krajowych przewozów pasażerskich oraz do stworzenia odpowiednich warunków do zapewnienia **najbardziej ekonomicznie oplacalnego** niedyskryminacyjnego dostępu do infrastruktury, w **tym infrastrukturze sprzedażowej operatorów zasiedziały**, w oparciu o istniejący wymóg oddzielenia zarządzania infrastrukturą od działalności przewozowej.

### *Uzasadnienie*

*Dla przedsiębiorstw wchodzących na rynek z kilkoma pociągami na dzień nieopłacalne jest samodzielne otwieranie drogich kas biletowych lub stawianie automatów biletowych – po cenach rynkowych ustalanych przez właściciela stacji, który może być spółką dominującą w stosunku do zasiedziałego operatora kolejowego.*

## Poprawka 9

### Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 4 a (nowy)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

***(4a) Otwarcie rynku krajowych przewozów pasażerskich będzie miało pozytywny wpływ na funkcjonowanie europejskiego rynku kolejowego; zwiększy elastyczność i zapewni więcej możliwości dla przedsiębiorstw i pasażerów. Z***

*otwarcia rynku skorzysta również personel kolejowy, jako że zwiększy ono możliwości świadczenia przez niego usług na rzecz nowych uczestników rynku. Doświadczeni pracownicy mogą tworzyć wartość dodaną dla nowych uczestników rynku, co przyczyni się do poprawy warunków pracy.*

## **Poprawka 10**

### **Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 4 b (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*(4b) Organizacja własnych rynków pracy dla pracowników sektora kolei leży w gestii państw członkowskich. Powinny one jednak dopilnować, aby sposób organizacji tego rynku pracy nie szkodził jakości świadczonych usług. W przepisach prawa Unii określono już przejrzyste ramy ochrony pracowników kolei.*

## **Poprawka 11**

### **Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 5**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

(5) Lepszą koordynację między zarządcami infrastruktury a przedsiębiorstwami kolejowymi należy zapewnić poprzez ustanowienie komitetu koordynacyjnego, aby osiągnąć efektywne zarządzanie infrastrukturą oraz korzystanie z niej.

(5) Lepszą koordynację między zarządcami infrastruktury a przedsiębiorstwami kolejowymi należy zapewnić poprzez ustanowienie komitetu koordynacyjnego, aby osiągnąć efektywne zarządzanie infrastrukturą oraz korzystanie z niej. ***Ponadto w celu zapewnienia sprawnego prowadzenia działalności w ramach bieżącego zarządzania siecią zarządca infrastruktury powinien koordynować działania z przedsiębiorstwami kolejowymi na poziomie kontroli ruchu bez uszczerbku zarówno dla swojej niezależności i odpowiedzialności za***

**zarządzanie siecią, jak i dla  
obowiązujących zasad.**

*Uzasadnienie*

*Należy poprawić współpracę na poziomie technicznym między zarządcą infrastruktury a przedsiębiorstwami kolejowymi w celu zapewnienia bardziej efektywnego zarządzania siecią. Należy to uczynić bez uszczerbku dla niezależności i roli zarządcy infrastruktury.*

**Poprawka 12**

**Wniosek dotyczący dyrektywy  
Motyw 6 a (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

***(6a) W celu zapewnienia wystarczającej i uczciwej konkurencji w ramach europejskiego obszaru kolejowego konieczne jest nie tylko zapewnienie niedyskryminacyjnego dostępu do infrastruktury, lecz także integracja krajowych sieci kolejowych, oraz wzmocnienie organów regulacyjnych. Wzmocnienie to powinno oznaczać zarówno rozszerzenie kompetencji właściwych organów regulacyjnych, jak i stworzenie sieci organów regulacyjnych, która w przyszłości powinna być głównym podmiotem odpowiedzialnym za regulację rynku kolejowego w Unii.***

**Poprawka 13**

**Wniosek dotyczący dyrektywy  
Motyw 6 b (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

***(6b) Wykonując wszystkie odpowiednie funkcje przewidziane w niniejszej dyrektywie, zarządca infrastruktury powinien być zobowiązany do korzystania ze swoich kompetencji w celu stałej poprawy efektywności zarządzania infrastrukturą kolejową, aby zapewnić jej***

*użytkownikom usługi wysokiej jakości.*

#### *Uzasadnienie*

*Dzięki zaproponowanym przez Komisję zmianom w art. 3 pkt 2 zarządca infrastruktury zyskuje większe kompetencje. Powinien on z nich korzystać z myślą o zapewnieniu wysokiej jakości usług użytkownikom, przedsiębiorstwom kolejowym i ich pasażerom. Zarządcy infrastruktury w UE powinni kierować się takimi samymi zadeklarowanymi celami.*

### **Poprawka 14**

#### **Wniosek dotyczący dyrektywy**

#### **Motyw 7**

##### *Tekst proponowany przez Komisję*

(7) Kwestie transgraniczne powinny być skutecznie wspólnie rozwiązywane przez zarządców infrastruktury poszczególnych państw członkowskich poprzez ustanowienie europejskiej sieci zarządców infrastruktury.

##### *Poprawka*

(7) **Bez naruszania kompetencji państw członkowskich w zakresie planowania i finansowania infrastruktury** kwestie transgraniczne **takie jak opłaty za dostęp do torów** powinny być skutecznie wspólnie rozwiązywane przez zarządców infrastruktury poszczególnych państw członkowskich poprzez ustanowienie europejskiej sieci zarządców infrastruktury.

#### *Uzasadnienie*

*Dalsze ujednoczenie funkcji i uprawnień zarządcy infrastruktury nie może skutkować podważeniem kompetencji państw członkowskich w zakresie podejmowania działań w dziedzinie planowania i finansowania infrastruktury.*

### **Poprawka 15**

#### **Wniosek dotyczący dyrektywy**

#### **Motyw 8**

##### *Tekst proponowany przez Komisję*

(8) W celu zapewnienia równego dostępu do infrastruktury **należy wyeliminować wszelkie konflikty** interesów **wynikające ze struktur zintegrowanych obejmujących zarządzanie infrastrukturą i działalność transportową**. Jedynym sposobem

##### *Poprawka*

(8) W celu zapewnienia równego dostępu do infrastruktury **struktury zintegrowane powinny być ukształtowane w taki sposób, aby nie prowadziły do jakichkolwiek konfliktów** interesów **wynikających z zarządzania** infrastrukturą **z jednej a**

zapewnienia równego dostępu do infrastruktury kolejowej jest wyeliminowanie środków zachęcających do dyskryminacyjnego traktowania konkurentów. Jest to warunek udanego otwarcia rynku krajowych kolejowych przewozów pasażerskich. Powinno to także wyeliminować istniejącą w takich strukturach zintegrowanych możliwość wewnętrznego subsydiowania, która również prowadzi do zakłóceń w funkcjonowaniu rynku.

***działalności transportowej z drugiej strony.*** Jedynym sposobem zapewnienia równego dostępu do infrastruktury kolejowej jest wyeliminowanie ***ewentualnych*** środków zachęcających do dyskryminacyjnego traktowania konkurentów. Jest to warunek udanego otwarcia rynku krajowych kolejowych przewozów pasażerskich. Powinno to także wyeliminować istniejącą w takich strukturach zintegrowanych możliwość wewnętrznego subsydiowania, która również prowadzi do zakłóceń w funkcjonowaniu rynku, ***a także uzgodnienia dotyczące wynagrodzenia personelu i pozostałych świadczeń, mogące prowadzić do preferencyjnego traktowania w porównaniu z resztą konkurentów.***

## Poprawka 16

### Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 9

#### *Tekst proponowany przez Komisję*

(9) Istniejące wymogi w zakresie niezależności zarządców infrastruktury od przedsiębiorstw transportu kolejowego określone w dyrektywie 2012/34/UE obejmują tylko podstawowe funkcje zarządcy infrastruktury, tj. podejmowanie decyzji dotyczących przydzielania tras pociągów oraz podejmowanie decyzji dotyczących pobierania opłat za infrastrukturę. Ponieważ jednak również inne funkcje mogą być stosowane do dyskryminacyjnego traktowania konkurentów, wszystkie funkcje muszą być wykonywane w sposób niezależny. Dotyczy to zwłaszcza decyzji w sprawie inwestycji lub utrzymania, które mogą być podejmowane w celu faworyzowania części sieci, z których korzystają głównie operatorzy transportowi przedsiębiorstwa zintegrowanego. Decyzje dotyczące

#### *Poprawka*

(9) Istniejące wymogi w zakresie niezależności zarządców infrastruktury od przedsiębiorstw transportu kolejowego określone w dyrektywie 2012/34/UE obejmują tylko podstawowe funkcje zarządcy infrastruktury, tj. podejmowanie decyzji dotyczących przydzielania tras pociągów oraz podejmowanie decyzji dotyczących pobierania opłat za infrastrukturę. Ponieważ jednak również inne funkcje mogą być stosowane do dyskryminacyjnego traktowania konkurentów, wszystkie funkcje muszą być wykonywane w sposób niezależny. Dotyczy to zwłaszcza decyzji w sprawie ***dostępu do usług sprzedaży biletów, stacji i lokomotywowni***, inwestycji lub utrzymania, które mogą być podejmowane w celu faworyzowania części sieci, z których korzystają głównie operatorzy

planowania prac w zakresie utrzymania mogą wpłynąć na dostępność tras pociągów dla konkurentów.

transportowi przedsiębiorstwa zintegrowanego. Decyzje dotyczące planowania prac w zakresie utrzymania mogą wpłynąć na dostępność tras pociągów dla konkurentów.

#### *Uzasadnienie*

*Przyczyną dyskryminacji jest również niesprawiedliwy dostęp do kas biletowych, stacji i lokomotywowni.*

### **Poprawka 17**

**Wniosek dotyczący dyrektywy  
Motyw 9 a (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

***(9a) Pomimo wprowadzenia zabezpieczeń przewidzianych w dyrektywie 2013/34/UE, mających na celu zapewnienie niezależności zarządcy infrastruktury, przedsiębiorstwa zintegrowane pionowo mogłyby użyć swojej struktury w celu zapewnienia nienależnej przewagi konkurencyjnej należącym do nich przewoźnikom kolejowym.***

### **Poprawka 18**

**Wniosek dotyczący dyrektywy  
Motyw 11**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

***(11) W związku z tym państwa członkowskie powinny dopilnować, aby ta sama osoba fizyczna lub prawna lub te same osoby nie były uprawnione do sprawowania kontroli nad zarządcą infrastruktury i jednoczesnego sprawowania kontroli nad przedsiębiorstwem kolejowym lub wykonywania jakichkolwiek praw względem niego. Z drugiej strony sprawowanie kontroli nad***

***(11) Niniejsza dyrektywa, mająca na celu stworzenie wolnej i sprawiedliwej konkurencji wśród wszystkich przedsiębiorstw kolejowych, wyklucza zatem możliwość zachowania przez przedsiębiorstwo kolejowe modelu przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo zdefiniowanego w jej art. 3.***

*przedsiębiorstwem kolejowym powinno wykluczać możliwość sprawowania kontroli nad zarządcą infrastruktury lub wykonywania jakichkolwiek praw względem niego.*

## **Poprawka 19**

**Wniosek dotyczący dyrektywy  
Motyw 12 a (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*(12a) W procesie otwierania rynku usług krajowego transportu pasażerskiego należy poważnie uwzględnić kwestię poprawy bezpieczeństwa kolei, w szczególności w odniesieniu do reformy dotychczasowych zintegrowanych struktur, aby uniknąć wprowadzania dodatkowych obciążeń administracyjnych utrudniających utrzymanie i poprawę bezpieczeństwa.*

## **Poprawka 20**

**Wniosek dotyczący dyrektywy  
Motyw 13 b (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*(13b) Biorąc pod uwagę zróżnicowanie sieci pod względem wielkości i zagęszczenia oraz różnorodność organizacyjnych struktur władz krajowych i lokalnych lub regionalnych, a także ich własne doświadczenia związane z procesem otwierania rynku, każde państwo członkowskie powinno posiadać wystarczającą elastyczność organizacji sieci w taki sposób, aby można było stworzyć optymalną kombinację usług świadczonych w warunkach otwartego dostępu i usług świadczonych na podstawie umów o świadczenie usług publicznych w celu zagwarantowania*

*wszystkim pasażerom wysokiej jakości usług. Po ustaleniu, jakich umów o świadczenie usług publicznych dotyczyć będą przetargi, każde państwo członkowskie musi dokładnie określić mechanizmy zabezpieczające usługi, które zostaną uruchomione, jeśli przetarg nie zakończy się pomyślnie. Takie mechanizmy w żadnym wypadku nie mogą zakładać dodatkowych opłat dla przedsiębiorstw kolejowych, które będą zarządzały danymi usługami.*

## Poprawka 21

### Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 14

*Tekst proponowany przez Komisję*

(14) Przyznanie unijnym przedsiębiorstwom kolejowym prawa dostępu do infrastruktury kolejowej we wszystkich państwach członkowskich w celu wykonywania krajowych przewozów pasażerskich może mieć wpływ na organizację i finansowanie kolejowych przewozów pasażerskich świadczonych na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych. Państwa członkowskie powinny mieć możliwość ograniczania takiego prawa dostępu w przypadku, gdyby stanowiło zagrożenie dla równowagi ekonomicznej tych umów o świadczenie usług publicznych oraz gdyby zatwierdzenie wydał właściwy organ regulacyjny.

*Poprawka*

(14) Przyznanie unijnym przedsiębiorstwom kolejowym prawa dostępu do infrastruktury kolejowej we wszystkich państwach członkowskich w celu wykonywania krajowych przewozów pasażerskich może mieć wpływ na organizację i finansowanie kolejowych przewozów pasażerskich świadczonych na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych. Państwa członkowskie powinny mieć możliwość ograniczania takiego prawa dostępu w przypadku, gdyby stanowiło zagrożenie dla równowagi ekonomicznej tych umów o świadczenie usług publicznych **lub dla jakości świadczonych przez nie usług** oraz gdyby zatwierdzenie wydał właściwy organ regulacyjny.

### *Uzasadnienie*

*Równowaga ekonomiczna umowy o świadczenie usług publicznych nie powinna być jedynym kryterium. Należy bowiem wziąć również pod uwagę czynniki wpływające na jakość świadczonych usług, takie jak punktualność, utrzymanie połączeń przesiadkowych, liczba przystanków oraz częstotliwość kursowania składów.*



## Poprawka 22

### Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 15

*Tekst proponowany przez Komisję*

(15) Organy regulacyjne powinny ocenić potencjalne skutki gospodarcze krajowych przewozów pasażerskich świadczonych w warunkach otwartego dostępu dla obowiązujących umów o świadczenie usług publicznych **w następstwie wniosku złożonego przez zainteresowane strony i na podstawie obiektywnej analizy ekonomicznej.**

*Poprawka*

(15) **Z własnej inicjatywy lub w następstwie wniosku złożonego przez zainteresowane strony** organy regulacyjne powinny ocenić **na podstawie obiektywnej analizy ekonomicznej** potencjalne skutki gospodarcze krajowych przewozów pasażerskich świadczonych w warunkach otwartego dostępu dla obowiązujących umów o świadczenie usług publicznych.

*Uzasadnienie*

*Aby odnaleźć optymalne połączenie krajowych przewozów pasażerskich świadczonych w warunkach otwartego dostępu i na podstawie obowiązujących umów o świadczenie usług publicznych, organy regulacyjne nie mogą dokonywać oceny wyłącznie na uprzednio złożony wniosek.*

## Poprawka 23

### Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 18

*Tekst proponowany przez Komisję*

(18) Oceniając, czy równowaga ekonomiczna umów o świadczenie usług publicznych byłaby zagrożona, organy regulacyjne powinny rozważyć wpływ ekonomiczny planowanej usługi na obowiązujące umowy o świadczenie usług publicznych, biorąc pod uwagę jej wpływ na rentowność wszelkich usług objętych takimi umowami o świadczenie usług publicznych oraz wpływ na koszt netto ponoszony przez właściwy organ publiczny, który zawarł umowę. W celu dokonania tej oceny należy zbadać takie elementy jak popyt wśród podróżnych, ustalanie ceny biletów, uzgodnienia w zakresie sprzedaży biletów, lokalizacja i

*Poprawka*

(18) Oceniając, czy równowaga ekonomiczna umów o świadczenie usług publicznych byłaby zagrożona, organy regulacyjne powinny rozważyć wpływ ekonomiczny **i społeczny** planowanej usługi na obowiązujące umowy o świadczenie usług publicznych, biorąc pod uwagę jej wpływ na rentowność wszelkich usług objętych takimi umowami o świadczenie usług publicznych oraz wpływ **na usprawnienie polityki spójności na danym obszarze i** koszt netto ponoszony przez właściwy organ publiczny, który zawarł umowę. W celu dokonania tej oceny należy zbadać takie elementy jak popyt wśród podróżnych, ustalanie ceny

liczba stacji oraz harmonogram i częstotliwość proponowanej nowej usługi.

biletów, uzgodnienia w zakresie sprzedaży biletów, lokalizacja i liczba stacji oraz harmonogram i częstotliwość proponowanej nowej usługi.

#### *Uzasadnienie*

*Organ regulacyjny musi obowiązkowo uwzględniać kwestie związane z polityką społeczną oraz kwestie dotyczące spójności.*

### **Poprawka 24**

**Wniosek dotyczący dyrektywy  
Motyw 18 a (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

***(18a) Aby określić, czy na jakość usługi świadczonej w ramach umowy o świadczenie usług publicznych wpływa usługa świadczona w ramach swobodnego dostępu z wykorzystaniem tej samej sieci, organy regulacyjne powinny przede wszystkim wziąć pod uwagę efekty sieciowe, utrzymanie połączeń przesiadkowych oraz punktualność usług świadczonych w ramach umowy o świadczenie usług publicznych.***

### **Poprawka 25**

**Wniosek dotyczący dyrektywy  
Motyw 19**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

(19) W celu zwiększenia atrakcyjności usług kolejowych dla pasażerów, państwa członkowskie powinny ***mieć możliwość wymagania*** od przedsiębiorstw kolejowych wykonujących krajowe przewozy pasażerskie uczestnictwa we wspólnym systemie informacyjnym i zintegrowanym systemie biletowym umożliwiającym sprzedaż biletów, biletów bezpośrednich i rezerwacji. ***W przypadku wprowadzenia***

(19) W celu zwiększenia atrakcyjności usług kolejowych dla pasażerów, państwa członkowskie powinny ***wymagać*** od przedsiębiorstw kolejowych wykonujących krajowe przewozy pasażerskie uczestnictwa we wspólnym systemie informacyjnym i zintegrowanym systemie biletowym umożliwiającym sprzedaż biletów, biletów bezpośrednich i rezerwacji. ***Taki system powinien***

***takiego systemu należy dopilnować, aby nie prowadził on do zakłóceń rynku ani dyskryminacji między przedsiębiorstwami kolejowymi.***

***gwarantować brak zakłóceń rynku i dyskryminacji między przedsiębiorstwami kolejowymi.***

#### *Uzasadnienie*

*Operator krajowych przewozów pasażerskich powinien przystąpić do systemu biletowego w celu umożliwienia pasażerom nabycia biletów na dowolną usługę oferowaną przez jakiegokolwiek operatora.*

### **Poprawka 26**

**Wniosek dotyczący dyrektywy  
Motyw 19 a (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

***(19a) Przedsiębiorstwa kolejowe powinny uczestniczyć w rozwoju zintegrowanych systemów biletowych, w szczególności w odniesieniu do przewozów lokalnych i regionalnych, w celu zwiększenia atrakcyjności przewozów kolejowych dla pasażerów. Takie systemy nie powinny prowadzić do zakłóceń rynku ani dyskryminacji między przedsiębiorstwami kolejowymi.***

#### *Uzasadnienie*

*Motyw ten dotyczy znaczenia intermodalnych systemów biletowych, które są określane jako „zintegrowane systemy biletowe”.*

### **Poprawka 27**

**Wniosek dotyczący dyrektywy  
Motyw 19 b (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

***(19b) Mając na uwadze, że nowy pakiet kolejowy ma na celu umocnienie praw pasażerów, a także mając na uwadze, że prawo do swobodnego przepływu jest jednym z głównych filarów Unii, należy***

*dolożyć wszelkich starań, aby zagwarantować to prawo również osobom niepełnosprawnym oraz osobom o ograniczonej możliwości poruszania się. Poprawa dostępności środków transportu oraz infrastruktury staje się zatem kwestią priorytetową. Aby osiągnąć powyższy cel, należy wspierać rozwój relacji transgranicznych. Również pomoc skierowaną do tej szczególnej kategorii pasażerów należy ujednoczyć w jednym, szerszym systemie. W związku z powyższym zachęca się do rozpoczęcia konsultacji z partnerami społecznymi, obywatelami oraz organami zajmującymi się ochroną praw osób niepełnosprawnych.*

## **Poprawka 28**

### **Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 19 c (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*(19c) Na podstawie doświadczenia zdobytego w ramach sieci organów regulacyjnych przewidzianej w art. 57 dyrektywy 2012/34/UE Komisja powinna sporządzić, najpóźniej do dnia 31 grudnia 2016 r., wniosek ustawodawczy wzmacniający sieć organów regulacyjnych, formalizujący jej procedury postępowania oraz nadający jej osobowość prawną. Organ ten powinien pełnić funkcję nadzorczą i arbitrażową, umożliwiającą mu rozstrzygnięcie problemów o charakterze transgranicznym i międzynarodowym, jak również funkcję organu odwoławczego od decyzji krajowych organów regulacyjnych.*

### *Uzasadnienie*

*Utworzenie europejskiej sieci organów regulacyjnych oraz rozpoczęcie jej działania powinno nastąpić do grudnia 2016 r.*

## **Poprawka 29**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Motyw 19 d (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*(19d) Z myślą o utworzeniu jednolitego europejskiego obszaru kolejowego oraz mając na uwadze konkurencję w sektorze kolei, Komisja zobowiązuje się do czynnego wspierania dialogu społecznego na szczeblu Unii i zachęcania do niego w celu zapewnienia trwałej ochrony pracowników kolei przed niepożądanymi skutkami otwarcia rynku, takimi jak dumping socjalny.*

## **Poprawka 30**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Motyw 19 e (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*(19e) Pasażerowie powinni mieć dostęp do działających bezpośrednich systemów biletowych i zintegrowanych systemów biletowych. Systemy takie zwiększyłyby również atrakcyjność kolei jako środka transportu pasażerskiego. Bezpośrednie systemy biletowe opracowane przez sektor w państwach członkowskich powinny być interoperacyjne, aby umożliwić stworzenie ogólnounijnego systemu obejmującego wszystkich przewoźników kolejowych wykonujących przewozy pasażerskie.*

## **Poprawka 31**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Motyw 19 f (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

***(19f) Na podstawie doświadczenia zdobytego w ramach sieci organów regulacyjnych ustanowionej na mocy art. 57 dyrektywy 2012/34/UE Komisja powinna sporządzić wniosek ustawodawczy zastępujący sieć europejskim organem regulacyjnym, formalizujący jego procedury i nadający mu osobowość prawną najpóźniej do dnia 31 grudnia 2019 r., przed otwarciem krajowych kolejowych przewozów pasażerskich. Organ ten powinien pełnić funkcję nadzorczą i arbitrażową, umożliwiającą mu rozstrzyganie problemów o charakterze transgranicznym i międzynarodowym, jak również funkcję organu odwoławczego od decyzji krajowych organów regulacyjnych.***

*Uzasadnienie*

*Europejski organ regulacyjny powinien zastąpić europejską sieć organów regulacyjnych do grudnia 2019 r. Jeżeli celem UE jest stworzenie jednolitego europejskiego rynku kolejowego, organ regulacyjny musi być europejski. Chcemy uniknąć sytuacji, w której przepisy UE są stosowane i interpretowane inaczej w każdym państwie członkowskim przez krajowe organy regulacyjne, w szczególności w tych przypadkach, gdzie krajowe organy regulacyjne nie działają efektywnie, nie są niezależne i nie mają odpowiedniego personelu i zasobów.*

## **Poprawka 32**

**Wniosek dotyczący dyrektywy  
Motyw 19 g (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

***(19g) Aby uniknąć dumpingu socjalnego przedsiębiorstwo kolejowe powinno móc świadczyć usługi transportu kolejowego wyłącznie pod warunkiem, że przestrzega odpowiednich układów zbiorowych lub przepisów krajowych ustanawiających takie same normy w obrębie państwa członkowskiego, w którym***

*przedsiębiorstwo to zamierza prowadzić działalność. Należy w związku z tym zapewnić jednakową płacę za pracę świadczoną w tym samym miejscu. Właściwy organ regulacyjny powinien monitorować zgodność z tym wymogiem.*

#### *Uzasadnienie*

*Uzupełnienie konieczne w celu doprecyzowania obowiązkowego wymogu dla każdego przedsiębiorstwa kolejowego, którego spełnienie jest wymagane w celu działania na terenie państwa członkowskiego.*

### **Poprawka 33**

**Wniosek dotyczący dyrektywy  
Motyw 19 h (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*(19h) Krajowy organ regulacyjny powinien zatwierdzać zmiany w przepisach dotyczących przesunięcia pracowników lub żądać tych zmian. Może to obejmować wykonanie prawa odmowy przysługującego personelowi objętemu przesunięciem. Podejmując decyzję organ regulacyjny powinien dążyć do uniemożliwienia przekazania przez zarządcę infrastruktury danych szczególnie chronionych innemu podmiotowi wchodzącemu w skład przedsiębiorstwa zintegrowanego.*

### **Poprawka 34**

**Wniosek dotyczący dyrektywy  
Motyw 19 i (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*(19i) Otwarcie rynku nie może wywołać negatywnego wpływu na warunki pracy oraz warunki socjalne pracowników sektora kolejowego. Należy przestrzegać klauzul socjalnych, aby zapobiegać*

***dumpingowi socjalnemu oraz nieuczciwej konkurencji ze strony nowych przewoźników kolejowych, którzy nie będą przestrzegać minimalnych standardów socjalnych obowiązujących w sektorze kolejowym.***

#### *Uzasadnienie*

*Otwarcie rynku nie powinno wywołać negatywnych skutków w odniesieniu do warunków społecznych oraz warunków pracy w sektorze kolejowym i powinno nastąpić zgodnie z obowiązującymi przepisami krajowymi w zakresie ochrony socjalnej i zdrowotnej.*

### **Poprawka 35**

**Wniosek dotyczący dyrektywy  
Motyw 19 j (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

***(19j) Przedsiębiorstwa kolejowe i zarządcy infrastruktury powinni ustanowić w ramach własnej kultury bezpieczeństwa „sprawiedliwą kulturę” w celu czynnego zachęcania personelu do zgłaszania wypadków, zdarzeń i potencjalnie wypadkowych zdarzeń związanych z bezpieczeństwem bez narażania się na ryzyko kary lub dyskryminacji. Kultura sprawiedliwości umożliwi sektorowi kolejowemu wyciągnięcie wniosków z wypadków, incydentów oraz zdarzeń potencjalnie wypadkowych, a co za tym idzie – poprawę bezpieczeństwa na kolei dla pracowników oraz pasażerów.***

### **Poprawka 36**

**Wniosek dotyczący dyrektywy  
Motyw 19 k (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

***(19k) Komisja powinna zapewnić pełne i prawidłowe egzekwowanie przepisów dyrektywy Rady 2005/47/WE przez***



państwa członkowskie<sup>8a</sup>.

---

<sup>8a</sup> Dyrektywa Rady 2005/47/WE z dnia 18 lipca 2005 r. w sprawie umowy między Stowarzyszeniem Kolei Europejskich (CER) a Europejską Federacją Pracowników Transportu (ETF) w sprawie niektórych aspektów warunków pracy pracowników wykonujących pracę w trasie uczestniczących w świadczeniu interoperacyjnych usług transgranicznych w sektorze kolejowym (Dz.U. L 195 z 27.7.2005, s. 15).

### **Poprawka 37**

**Wniosek dotyczący dyrektywy  
Motyw 19 l (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

**(19l) Biorąc pod uwagę rozwój jednolitego europejskiego obszaru kolejowego i dalsze otwarcie rynku transportu kolejowego, państwa członkowskie powinny wykorzystać wzorcowe układy zbiorowe, aby uniknąć dumpingu socjalnego i nieuczciwej konkurencji.**

### **Poprawka 38**

**Wniosek dotyczący dyrektywy  
Motyw 19 m (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

**(19m) Komisja powinna ocenić wpływ niniejszej dyrektywy na rozwój rynku pracy dla kolejowego personelu pokładowego i w stosownych przypadkach zaproponować nowe środki ustawodawcze dotyczące certyfikacji takiego personelu pokładowego.**

## **Poprawka 39**

### **Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 19 n (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*(19n) Kolejowy personel pokładowy jest grupą zawodową sektora kolejowego wykonującą zadania związane z bezpieczeństwem. Tradycyjnie wykonuje on zadania operacyjne dotyczące bezpieczeństwa na kolei i jest odpowiedzialny za komfort i bezpieczeństwo pasażerów na pokładzie pociągów. Certyfikacja podobna do certyfikacji maszynistów jest przydatna w celu zagwarantowania wysokiego poziomu kwalifikacji i kompetencji, uznania znaczenia tej grupy zawodowej w zapewnianiu bezpiecznych usług kolejowych, a także w celu ułatwienia mobilności pracowników.*

## **Poprawka 40**

### **Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 19 o (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*(19o) Krajowy organ regulacyjny powinien zatwierdzać zmiany w przepisach dotyczących przesunięcia pracowników lub żądać tych zmian. Może to obejmować wykonanie prawa odmowy przysługującego personelowi objętemu przesunięciem. Podejmując decyzję organ regulacyjny powinien dążyć do uniemożliwienia przekazania przez zarządcę infrastruktury danych szczególnie chronionych innemu podmiotowi wchodzącemu w skład przedsiębiorstwa zintegrowanego.*

## **Poprawka 41**

### **Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 20 a (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

***(20a) Zarządcy infrastruktury powinni współpracować w przypadkach zdarzeń lub wypadków mających wpływ na ruch transgraniczny, w celu doprowadzenia do wymiany wszelkich stosownych informacji i uniknięcia dzięki temu negatywnych skutków ubocznych.***

*Uzasadnienie*

*Do dziś informacje na temat zdarzeń i wypadków, które zakłócają ruch transgraniczny, nie są automatycznie przesyłane do innych sieci, na które takie zdarzenia i wypadki mają wpływ. Zarządcy infrastruktury powinni współpracować w celu usprawnienia przepływu informacji w takich przypadkach.*

## **Poprawka 42**

### **Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 20 b (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

***(20b) Do kompetencji organu regulacyjnego powinno należeć monitorowanie prac w zakresie infrastruktury w celu dopilnowania, aby nie były one podejmowane w sposób powodujący dyskryminację wśród przedsiębiorstw kolejowych.***

## **Poprawka 43**

### **Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 20 c (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

***(20c) Zarządca infrastruktury wchodzący w skład przedsiębiorstwa zintegrowanego***

*pionowo powinien mieć możliwość oferowania swojemu personelowi pewnych świadczeń socjalnych w pomieszczeniach wykorzystywanych przez pozostałe podmioty przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo.*

#### **Poprawka 44**

**Wniosek dotyczący dyrektywy  
Motyw 20 d (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*(20d) Zarządca infrastruktury wchodzący w skład przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo powinien mieć możliwość współpracy z pozostałymi podmiotami przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo w obszarze systemów informatycznych, pod warunkiem wydania zatwierdzenia przez organ regulacyjny.*

#### **Poprawka 45**

**Wniosek dotyczący dyrektywy  
Motyw 20 e (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*(20e) Warunki oferowania biletów w postaci biletów i rezerwacji na terenie Unii, określone w art. 9 rozporządzenia (WE) nr 1371/2007, uważa się za spełnione w momencie wprowadzenia wspólnego systemu informacji o podróży oraz systemu biletowego do dnia 12 grudnia 2019 r., zgodnie z przepisami niniejszej dyrektywy.*

*Uzasadnienie*

*Uzupełnienie poprawek do art. 13a odnośnie do wspólnego systemu biletowego.*

## Poprawka 46

### Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 20 f (nowy)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*(20f) Bezzwłocznie po wejściu w życie niniejszej dyrektywy organ regulacyjny powinien opracować wytyczne dla zwiększenia niezależności zarządcy infrastruktury. Wytyczne te powinny: zawierać zasady przewidujące wystarczające okresy karencji, podczas których niemożliwe są zmiany kadrowe między członkami rady nadzorczej i zarządu a zarządcami bezpośrednio przed nimi odpowiadającymi; omówić możliwość jednoczesnego zajmowania stanowisk w zarządach różnych podmiotów prawnych wchodzących w skład przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo; omówić możliwość posiadania udziałów w jakimkolwiek innym podmiocie prawnym wchodzącym w skład przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo lub uzyskiwania od niego jakichkolwiek korzyści finansowych; a także omówić część ich wynagrodzenia uzależnioną od wyników, która nie powinna zależeć od wyników działalności jakichkolwiek innych podmiotów prawnych wchodzących w skład przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo. Wytyczne te powinny też zawierać zasady unikania konfliktu interesów, ujawniania informacji sensytywnych w kontekście zmian kadrowych wśród członków rady nadzorczej lub zarządu zarządcy infrastruktury oraz, w stosownym wypadku, zarządców bezpośrednio przed nimi odpowiadającymi na jakiejkolwiek wyższe stanowisko w innym podmiocie prawnym wchodzącym w skład przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo, a także zasady dotyczące odrębnych siedzib i chronionego dostępu do systemów informacyjnych.*

## **Poprawka 47**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Motyw 20 g (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*(20g) Na mocy niniejszej dyrektywy państwom członkowskim zawsze przysługuje prawo wyboru odpowiadającej im struktury spośród różnych rodzajów struktur zarządców infrastruktury, jakie współistnieją w jednolitym europejskim obszarze kolejowym, a mianowicie przedsiębiorstw oddzielnych i przedsiębiorstw zintegrowanych pionowo, nawet jeżeli wprowadziły one już odrębny rodzaj struktury. Niniejsza dyrektywa ustanawia różne przepisy i zasady regulujące wewnętrzną organizację tych struktur.*

## **Poprawka 48**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Motyw 20 h (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*(20h) Do celów niniejszej dyrektywy koncepcja rady nadzorczej, rady administracyjnej, zarządu lub innych organów stanowiących prawne przedstawicielstwo przedsiębiorstwa powinna być zastosowana do struktur korporacyjnych istniejących w państwach członkowskich, unikając w największym możliwym stopniu tworzenia nowych organów.*

## **Poprawka 49**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Artykuł 1 – punkt -1 (nowy)**

Dyrektywa 2012/34/UE  
Artykuł 1 – ustęp 2 a (nowy)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

**-1) do art. 1 dodaje się ustęp w brzmieniu:**

**„2a. Niniejsza dyrektywa ma na celu przekształcenie transportu kolejowego w bardziej atrakcyjny środek transportu dla europejskich obywateli. Przyczynia się ona do powstania bardziej funkcjonalnych systemów informacyjnych i zintegrowanych systemów biletowych. Bezpośrednie systemy biletowe opracowane przez podmioty sektora kolejowego w państwach członkowskich powinny być interoperacyjne, aby umożliwić stworzenie ogólnounijnego systemu obejmującego wszystkich przewoźników kolejowych wykonujących przewozy pasażerskie.”**

## **Poprawka 50**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Artykuł 1 – punkt -1 a (nowy)**  
Dyrektywa 2012/34/UE  
Artykuł 1 – ustęp 2 b (nowy)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

**-1a) do art. 1 dodaje się ustęp w brzmieniu:**

**„2b. Cel, jakim jest powstanie jednolitego europejskiego obszaru kolejowego, zostanie zrealizowany w oparciu o dialog społeczny na poziomie Unii gwarantujący, że pracownicy branży kolejowej są odpowiednio chronieni przed niepożądanymi skutkami otwarcia rynku.”;**

## **Poprawka 51**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**

**Artykuł 1 – punkt 1 – litera b**

Dyrektywa 2012/34/UE

Artykuł 3 – punkt 5

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

**b) skreśla się pkt 5;**

**skreślony**

**Poprawka 52**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**

**Artykuł 1 – punkt 1 – litery c a oraz c b (nowe)**

Dyrektywa 2012/34/UE

Artykuł 3

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

**ca) Dodaje się ust. 32 w brzmieniu:**

**„32) „zintegrowany system biletowy” oznacza system biletowy umożliwiający danej osobie przejazd wiążący się z przesiadaniem się w ramach jednego rodzaju transportu lub różnych rodzajów transportu, takich jak pociągi, autobusy, tramwaje, metro, promy lub samoloty;”;**

**cb) Dodaje się ust. 33 w brzmieniu:**

**„33) „bilet bezpośredni” oznacza bilet lub bilety będące dowodem zawarcia umowy transportu dotyczącej wykonania następujących po sobie połączeń kolejowych obsługiwanych przez co najmniej jedno przedsiębiorstwo kolejowe;”;**

*Uzasadnienie*

*Uzupełnienie art. 7d ust. 2 lit. f) oraz roli komitetu koordynacyjnego w odniesieniu do rozwoju zintegrowanych systemów biletowych, o czym mowa w tej literze. Definicję tę zastosowano w rozporządzeniu (WE) nr 1371/2007. W trosce o precyzję należy ją również uwzględnić w dyrektywie, która dotyczy tego samego tematu.*

**Poprawka 53**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**

**Artykuł 1 – punkt 1 – litera c c (nowa)**



Dyrektywa 2012/34/UE  
Artykuł 3

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*cc) dodaje się punkty 34 i 35:*

*„34) „rada nadzorcza” oznacza jakąkolwiek grupę osób mianowanych przez właścicieli firmy w celu dbania o ich interesy, monitorowania i kontrolowania pracy osób zajmujących kierownicze stanowiska oraz zatwierdzania ważnych decyzji biznesowych dotyczących zarządzania;*

*35) „zarząd” oznacza jakąkolwiek grupę osób odpowiedzialnych za funkcje kierownicze w ramach bieżącego zarządzania firmą;”*

#### **Poprawka 54**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Artykuł 1 – punkt 1 – litera c d (nowa)**  
Dyrektywa 2012/34/UE  
Artykuł 3

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*cd) Dodaje się ust. 36 w brzmieniu:*

*„36) „przewozy pasażerów kolejami dużych prędkości” oznaczają przewozy pasażerów wykonywane na specjalnie w tym celu zbudowanych liniach dużych prędkości dostosowanych zasadniczo do prędkości wynoszącej co najmniej 250 km/h i jeżdżących z taką prędkością przez większość podróży.”;*

#### **Poprawka 55**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Artykuł 1 – punkt 3**  
Dyrektywa 2012/34/UE  
Artykuł 7 – ustęp 2 – wprowadzenie

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

Państwa członkowskie gwarantują również, że ta sama osoba fizyczna lub prawna, lub te same osoby nie są uprawnione do:

*Nie dotyczy polskiej wersji językowej.*

#### *Uzasadnienie*

*Zaproponowane rygorystyczne zasady dotyczące rozdziału uniemożliwią nawiązywanie różnych rodzajów współpracy pomiędzy przedsiębiorstwami kolejowymi a zarządcą infrastruktury, co, jak wynika z doświadczenia, może przelożyć się na większe korzyści dla sieci kolejowej w państwach członkowskich. W stosownych przypadkach zarządca infrastruktury i przedsiębiorstwa kolejowe powinni być w stanie podejmować wspólne decyzje przynoszące korzyści sieci kolejowej, pod warunkiem, że decyzje takie są podejmowane w sposób przejrzysty i niedyskryminujący. Postępując w ten sposób będą wywierać na siebie nawzajem wpływ w odniesieniu do obszarów współpracy, a nie wykonywać prawa wynikające z pakietu kontrolnego.*

### **Poprawka 56**

#### **Wniosek dotyczący dyrektywy**

#### **Artykuł 1 – punkt 3**

Dyrektywa 2012/34/UE

Artykuł 7 – ustęp 4 a (nowy)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

***4a. Pod warunkiem przestrzegania przepisów dotyczących rozdziału instytucjonalnego zarządcy infrastruktury, które określono w ust. 1–3, i braku konfliktu interesów oraz zagwarantowania poufności informacji wrażliwych z handlowego punktu widzenia, państwa członkowskie mogą upoważnić zarządcę infrastruktury do zawarcia – w sposób przejrzysty, niewyłączny i niedyskryminujący – umów o współpracy z jednym wnioskodawcą lub wieloma wnioskodawcami w odniesieniu do konkretnej linii albo lokalnej lub regionalnej części sieci w sposób stwarzający dla takiego wnioskodawcy zachętę do zwiększenia efektywności współpracy w odniesieniu do części danej***

*sieci. Zachęty takie polegają na obniżeniu opłat za dostęp do torów w sposób odpowiadający oszczędnościom, jakie zarządca infrastruktury może uzyskać dzięki tej współpracy. Taka współpraca ma na celu zapewnienie bardziej efektywnego zarządzania w sytuacjach zakłóceń, zarządzania pracami w zakresie konserwacji lub zarządzania przepelnioną infrastrukturą albo linią lub częścią sieci narażoną na opóźnienia, lub ma na celu poprawę bezpieczeństwa. Czas jej trwania jest ograniczony do maksymalnie pięciu lat i może być przedłużony. Zarządca infrastruktury informuje organ regulacyjny, o którym mowa w art. 55, o planowanej współpracy. Organ regulacyjny uprzednio zatwierdza umowę o współpracy, żąda jej zmiany lub odrzuca ją w przypadku niespełnienia powyższych warunków. Może on żądać zmiany umowy na każdym etapie jej obowiązywania. O umowie o współpracy zarządca infrastruktury informuje komitet koordynacyjny, o którym mowa w art. 7d.*

#### *Uzasadnienie*

*Niezależny zarządca infrastruktury powinien mieć możliwość zawierania umów z przedsiębiorstwami kolejowymi w celu poprawy wyników funkcjonowania konkretnej linii lub części sieci. Umowa taka wymagałaby zatwierdzenia przez organ regulacyjny, a jej obowiązywanie byłoby ograniczone w czasie.*

#### **Poprawka 57**

##### **Wniosek dotyczący dyrektywy**

##### **Artykuł 1 – punkt 3**

Dyrektywa 2012/34/UE

Artykuł 7 – ustęp 5

##### *Tekst proponowany przez Komisję*

W przypadku gdy **w dniu wejścia w życie niniejszej dyrektywy** zarządca infrastruktury należy do przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo, państwa członkowskie mogą podjąć decyzję o

##### *Poprawka*

W przypadku gdy zarządca infrastruktury należy do przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo, państwa członkowskie mogą podjąć decyzję o niestosowaniu ust. 2-4 niniejszego

niestosowaniu ust. 2-4 niniejszego artykułu. W takim przypadku państwa członkowskie, których to dotyczy, dopilnowują, aby zarządca infrastruktury wykonywał wszystkie funkcje, o których mowa w art. 3 ust. 2, i był rzeczywiście niezależny pod względem organizacyjnym i decyzyjnym od wszelkich przedsiębiorstw kolejowych zgodnie z wymogami określonymi w art. 7a-7c.

artykułu. W takim przypadku państwa członkowskie, których to dotyczy, dopilnowują, aby zarządca infrastruktury wykonywał wszystkie funkcje, o których mowa w art. 3 ust. 2, i był rzeczywiście niezależny pod względem organizacyjnym i decyzyjnym od wszelkich przedsiębiorstw kolejowych zgodnie z wymogami określonymi w art. 7a-7c.

### *Uzasadnienie*

*Również w przyszłości państwa członkowskie powinny mieć możliwość wyboru między oddzieleniem zarządcy infrastruktury od przedsiębiorstw kolejowych a strukturą zintegrowaną.*

## **Poprawka 58**

### **Wniosek dotyczący dyrektywy**

#### **Artykuł 1 – punkt 4**

Dyrektywa 2012/34/UE

Artykuły 7 a, 7 b, 7 c

#### *Tekst proponowany przez Komisję*

##### Artykuł 7a

Rzeczywista niezależność zarządcy infrastruktury wchodzącego w skład przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo

1. Państwa członkowskie dopilnowują, aby zarządca infrastruktury był zorganizowany jako podmiot prawnie oddzielony od wszelkich przedsiębiorstw kolejowych lub spółek dominujących kontrolujących takie przedsiębiorstwa oraz wszelkich innych podmiotów prawnych wchodzących w skład przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo.

2. Podmioty prawne wchodzące w skład przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo działające na rynkach przewozów kolejowych nie posiadają **bezpośrednio ani pośrednio** udziałów w zarządcy infrastruktury. Podobnie zarządca infrastruktury nie posiada bezpośrednio ani

#### *Poprawka*

##### Artykuł 7a

Rzeczywista niezależność zarządcy infrastruktury wchodzącego w skład przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo

1. Państwa członkowskie dopilnowują, aby zarządca infrastruktury był zorganizowany jako podmiot prawnie oddzielony od wszelkich przedsiębiorstw kolejowych lub spółek dominujących kontrolujących takie przedsiębiorstwa oraz wszelkich innych podmiotów prawnych wchodzących w skład przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo.

2. Podmioty prawne wchodzące w skład przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo działające na rynkach przewozów kolejowych nie posiadają udziałów w zarządcy infrastruktury **ani bezpośrednio, ani pośrednio, ani poprzez jednostki zależne**. Podobnie zarządca infrastruktury

pośrednio udziałów w jakichkolwiek podmiotach prawnych wchodzących w skład przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo i działających na rynkach przewozów kolejowych.

3. Dochody zarządcy infrastruktury nie mogą być wykorzystywane do finansowania innych podmiotów prawnych wchodzących w skład przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo, ale wyłącznie do finansowania działalności zarządcy infrastruktury oraz wypłacania dywidend ostatecznemu właścicielowi przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo. Zarządca infrastruktury **nie** może udzielać pożyczek **żadnemu innemu podmiotowi prawnemu wchodzącemu w skład przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo**, a **żaden inny podmiot prawny wchodzący w skład przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo nie może udzielać pożyczek zarządcy infrastruktury**. Wszelkie usługi oferowane zarządcy infrastruktury przez inne podmioty prawne są świadczone na podstawie umów i za wynagrodzeniem według cen rynkowych. Dług przypisany zarządcy infrastruktury jest wyraźnie oddzielony od długu przypisanego innym podmiotom prawnym wchodzącym w skład przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo i zobowiązania te są obsługiwane oddzielnie. Rachunki zarządcy infrastruktury i innych podmiotów prawnych wchodzących w skład przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo prowadzone są w sposób zapewniający spełnienie tych przepisów oraz umożliwiający oddzielny obieg środków finansowych zarządcy infrastruktury oraz innych podmiotów prawnych wchodzących w skład przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo.

nie posiada **ani** bezpośrednio, ani pośrednio, **ani poprzez jednostki zależne** udziałów w jakichkolwiek podmiotach prawnych wchodzących w skład przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo i działających na rynkach przewozów kolejowych.

3. Dochody zarządcy infrastruktury nie mogą być wykorzystywane do finansowania innych podmiotów prawnych wchodzących w skład przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo, ale wyłącznie do finansowania działalności zarządcy infrastruktury oraz wypłacania dywidend ostatecznemu właścicielowi przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo. Zarządca infrastruktury może udzielać pożyczek **wyłącznie własnym jednostkom zależnym zajmującym się zarządzaniem infrastrukturą**. **W przedsiębiorstwie zintegrowanym pionowo pożyczki zarządcy infrastruktury może udzielić wyłącznie spółka dominująca, a pożyczka ta jest przedmiotem uprzedniego zatwierdzenia przez organ regulacyjny, o którym mowa w art. 55. Spółka dominująca przedstawia organowi regulacyjnemu wystarczające dowody na to, że pożyczka jest udzielana na warunkach rynkowych oraz że jest zgodna z art. 6. Organ regulacyjny kontroluje faktyczne udzielenie i zwrot pożyczki, zgodnie z art. 56 ust. 12.** Wszelkie usługi oferowane zarządcy infrastruktury przez inne podmioty prawne są świadczone na podstawie umów i za wynagrodzeniem według cen rynkowych. Dług przypisany zarządcy infrastruktury jest wyraźnie oddzielony od długu przypisanego innym podmiotom prawnym wchodzącym w skład przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo i zobowiązania te są obsługiwane oddzielnie. Rachunki zarządcy infrastruktury i innych podmiotów prawnych wchodzących w skład przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo prowadzone są w sposób zapewniający

4. Bez uszczerbku dla art. 8 ust. 4 zarządca infrastruktury **pozyskuje** środki finansowe na rynkach kapitałowych samodzielnie, **a nie za pośrednictwem innych podmiotów prawnych wchodzących w skład przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo**. Inne podmioty prawne wchodzące w skład przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo nie pozyskują środków finansowych za pośrednictwem zarządcy infrastruktury.

5. Zarządca infrastruktury prowadzi szczegółową dokumentację wszelkich powiązań handlowych i finansowych z innymi podmiotami prawnymi wchodzącymi w skład przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo i udostępnia ją na żądanie organu regulacyjnego zgodnie z art. 56 ust. 12.

#### Artykuł 7b

Rzeczywista niezależność pracowników i personelu kierowniczego zarządcy infrastruktury wchodzącego w skład przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo

1. Bez uszczerbku dla decyzji organu regulacyjnego na mocy art. 56 zarządca infrastruktury posiada skuteczne uprawnienia do podejmowania decyzji, niezależne od innych podmiotów prawnych wchodzących w skład przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo, w odniesieniu do wszystkich funkcji, o których mowa w art. 3 ust. 2. Ogólna struktura zarządcza i statut zarządcy infrastruktury gwarantują, że żaden z innych podmiotów prawnych wchodzących w skład przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo nie wpływa bezpośrednio ani pośrednio na postępowanie zarządcy infrastruktury w

spełnienie tych przepisów oraz umożliwiający oddzielny obieg środków finansowych zarządcy infrastruktury oraz innych podmiotów prawnych wchodzących w skład przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo.

4. Bez uszczerbku dla art. 8 ust. 4 zarządca infrastruktury **może pozyskiwać** środki finansowe na rynkach kapitałowych **wyłącznie** samodzielnie. Inne podmioty prawne wchodzące w skład przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo nie pozyskują środków finansowych za pośrednictwem zarządcy infrastruktury.

5. Zarządca infrastruktury prowadzi szczegółową dokumentację wszelkich powiązań handlowych i finansowych z innymi podmiotami prawnymi wchodzącymi w skład przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo i udostępnia ją na żądanie organu regulacyjnego zgodnie z art. 56 ust. 12.

#### Artykuł 7b

Rzeczywista niezależność pracowników i personelu kierowniczego zarządcy infrastruktury wchodzącego w skład przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo

1. Bez uszczerbku dla decyzji organu regulacyjnego na mocy art. 56 zarządca infrastruktury posiada skuteczne uprawnienia do podejmowania decyzji, niezależne od innych podmiotów prawnych wchodzących w skład przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo, w odniesieniu do wszystkich funkcji, o których mowa w art. 3 ust. 2. Ogólna struktura zarządcza i statut zarządcy infrastruktury gwarantują, że żaden z innych podmiotów prawnych wchodzących w skład przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo nie wpływa bezpośrednio ani pośrednio na postępowanie zarządcy infrastruktury w odniesieniu do tych funkcji. **Członkowie**

odniesieniu do tych funkcji.

**2. Członkowie zarządu i pracownicy wyższego szczebla zarządcy infrastruktury nie są członkami rady nadzorczej lub zarządu ani pracownikami wyższego szczebla żadnych innych podmiotów prawnych wchodzących w skład przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo.**

**Członkowie rady nadzorczej lub zarządu i pracownicy wyższego szczebla innych podmiotów prawnych wchodzących w skład przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo nie są członkami zarządu ani pracownikami wyższego szczebla zarządcy infrastruktury.**

3. Zarządca infrastruktury posiada radę nadzorczą składającą się z przedstawicieli ostatecznych właścicieli przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo.

Rada nadzorcza może się konsultować z komitetem koordynacyjnym, o którym mowa w art. 7d, w kwestiach leżących w jego kompetencjach.

Rada nadzorcza podejmuje decyzje dotyczące powoływania, przedłużania okresu urzędowania, warunków zatrudnienia – w tym wynagrodzenia – i zakończenia okresu urzędowania członków zarządu zarządcy infrastruktury. Organowi regulacyjnemu, o którym mowa w art. 55, zgłasza się tożsamość oraz warunki regulujące czas trwania i zakończenie okresu urzędowania osób powołanych przez radę nadzorczą na członków zarządu zarządcy infrastruktury oraz osób, których okres urzędowania jako członków zarządu przedłużono, jak również uzasadnienie proponowanych decyzji w sprawie zakończenia okresu urzędowania tych osób. Warunki te oraz decyzje, o których mowa w niniejszym ustępie, stają się wiążące jedynie w przypadku, gdy organ

**rady nadzorczej i zarządu zarządcy infrastruktury, a także zarządcy bezpośrednio przed nimi odpowiadający działając zgodnie z tymi zasadami.**

3. Zarządca infrastruktury posiada radę nadzorczą składającą się z przedstawicieli ostatecznych właścicieli przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo.

Rada nadzorcza może się konsultować z komitetem koordynacyjnym, o którym mowa w art. 7d, w kwestiach leżących w jego kompetencjach.

Rada nadzorcza podejmuje decyzje dotyczące powoływania, przedłużania okresu urzędowania, warunków zatrudnienia – w tym wynagrodzenia – i zakończenia okresu urzędowania członków zarządu zarządcy infrastruktury. Organowi regulacyjnemu, o którym mowa w art. 55, zgłasza się tożsamość oraz warunki regulujące czas trwania i zakończenie okresu urzędowania osób powołanych przez radę nadzorczą na członków zarządu zarządcy infrastruktury oraz osób, których okres urzędowania jako członków zarządu przedłużono, jak również uzasadnienie proponowanych decyzji w sprawie zakończenia okresu urzędowania tych osób. Warunki te oraz decyzje, o których mowa w niniejszym ustępie, stają się wiążące jedynie w przypadku, gdy organ

regulacyjny wyraźnie je zatwierdził. Organ regulacyjny może zgłosić sprzeciw wobec takich decyzji w razie wątpliwości co do niezależności zawodowej osoby powołanej do zarządu lub w przypadku przedterminowego zakończenia okresu urzędowania członka zarządu zarządcy infrastruktury.

Członkom zarządu, którzy chcą wnieść skargę w związku z przedterminowym zakończeniem okresu ich urzędowania, przyznaje się skuteczne prawo odwołania się do organu regulacyjnego.

***4. Przez okres trzech lat od opuszczenia zarządcy infrastruktury członkowie rady nadzorczej lub zarządu i pracownicy wyższego szczebla zarządcy infrastruktury nie mają prawa obejmowania wyższych stanowisk w jakimkolwiek innym podmiocie prawnym wchodzącym w skład przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo. Przez okres trzech lat od opuszczenia innych podmiotów prawnych wchodzących w skład przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo członkowie ich rady nadzorczej lub zarządu i pracownicy wyższego szczebla nie mają prawa obejmowania wyższych stanowisk u zarządcy infrastruktury.***

***5. Zarządca infrastruktury posiada własny personel, a jego siedziba zlokalizowana jest w pomieszczeniach oddzielonych od pomieszczeń innych podmiotów wchodzących w skład przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo. Dostęp do systemów informacyjnych podlega ochronie w celu zapewnienia niezależności zarządcy infrastruktury. Przepisy wewnętrzne lub umowy z pracownikami wyraźnie ograniczają kontakty z innymi podmiotami prawnymi wchodzącymi w skład przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo do oficjalnych komunikatów wiązanych z wykonywaniem funkcji zarządcy infrastruktury, które są również wykonywane w odniesieniu do innych przedsiębiorstw kolejowych poza***

regulacyjny wyraźnie je zatwierdził. Organ regulacyjny może zgłosić sprzeciw wobec takich decyzji w razie wątpliwości co do niezależności zawodowej osoby powołanej do zarządu lub w przypadku przedterminowego zakończenia okresu urzędowania członka zarządu zarządcy infrastruktury.

Członkom zarządu, którzy chcą wnieść skargę w związku z przedterminowym zakończeniem okresu ich urzędowania, przyznaje się skuteczne prawo odwołania się do organu regulacyjnego.

***5. Zarządca infrastruktury posiada własny personel. Dane szczególnie chronione znajdujące się w posiadaniu zarządcy infrastruktury podlegają odpowiedniej ochronie i nie są przekazywane innym podmiotom.***



*przedsiębiorstwem zintegrowanym pionowo. Transfery pracowników innych niż ci, o których mowa w lit. c), między zarządcą infrastruktury a innymi podmiotami prawnymi wchodzącymi w skład przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo są możliwe jedynie jeśli można zagwarantować, że nie będą przekazywane dane szczególnie chronione.*

*Zarządca infrastruktury może zaoferować swoim pracownikom usługi socjalne, takie jak świadczenia szkół, przedszkoli, ośrodków sportowych i restauracji w lokalach użytkowanych przez inne podmioty prawne wchodzące w skład przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo. Zarządca infrastruktury może współpracować z innymi podmiotami przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo w zakresie rozwijania ich systemów informatycznych.*

*Organ regulacyjny zatwierdza ustalenia dotyczące wykonania niniejszego ustępu lub żąda wprowadzenia do nich zmian w celu zapewnienia niezależności zarządcy infrastruktury. Organ regulacyjny może żądać od przedsiębiorstwa zintegrowanego dostarczenia mu wszelkich niezbędnych informacji.*

6. Zarządca infrastruktury dysponuje odpowiednimi możliwościami organizacyjnymi, aby wykonywać wszystkie powierzone mu funkcje niezależnie *od innych podmiotów prawnych wchodzących w skład przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo i nie może zlecać tym podmiotom prawnym wykonywania tych funkcji, ani jakichkolwiek związanych z nimi działań.*

6. Zarządca infrastruktury dysponuje odpowiednimi możliwościami organizacyjnymi, aby wykonywać wszystkie powierzone mu funkcje niezależnie.

*O ile nie występuje żaden konflikt interesów, zakłócenie rynku ani dyskryminacja oraz zagwarantowana jest poufność informacji szczególnie chronionych z handlowego punktu widzenia, zarządca infrastruktury może zlecić określone prace związane z*

*rozwojem, odnową i utrzymaniem, nad którymi zachowuje uprawnienia decyzyjne, przedsiębiorstwom kolejowym lub jakimkolwiek innemu organowi działającemu pod nadzorem zarządcy infrastruktury.*

***7. Członkowie rady nadzorczej lub zarządu i pracownicy wyższego szczebla zarządcy infrastruktury nie posiadają bezpośrednio ani pośrednio żadnych udziałów w jakimkolwiek innym podmiocie prawnym wchodzącym w skład przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo, ani nie otrzymują od niego żadnych korzyści finansowych. Część ich wynagrodzenia uzależniona od wyników nie zależy od wyników działalności jakichkolwiek innych podmiotów prawnych wchodzących w skład przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo ani jakichkolwiek podmiotów prawnych znajdujących się pod jego kontrolą, ale wyłącznie od wyników zarządcy infrastruktury.***

***7a Państwa członkowskie zwracają się do organów regulacyjnych z wnioskiem o wydanie wytycznych dotyczących warunków, jakie należy spełnić w celu osiągnięcia rzeczywistej niezależności pracowników i personelu kierowniczego zarządcy infrastruktury w ramach przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo oraz by uniknąć konfliktu interesów lub ujawnienia danych szczególnie chronionych. Takie wytyczne mają charakter obowiązkowy dla przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo.***

Artykuł 7c

Procedura sprawdzenia zgodności

1. Na wniosek państwa członkowskiego lub z własnej inicjatywy Komisja ustala, czy zarządcy infrastruktury, którzy są częścią przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo, spełniają wymogi art. 7a i 7b oraz czy sposób wdrożenia tych wymogów

Artykuł 7c

Procedura sprawdzenia zgodności

1. Na wniosek państwa członkowskiego lub z własnej inicjatywy Komisja ustala, czy zarządcy infrastruktury, którzy są częścią przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo, spełniają wymogi art. 7a i 7b oraz czy sposób wdrożenia tych wymogów

zapewnia równe szanse wszystkim przedsiębiorstwom kolejowym i brak zakłóceń konkurencji na odnośnym rynku.

2. Komisja jest upoważniona do wymagania od państwa członkowskiego, w którym ma siedzibę przedsiębiorstwo zintegrowane pionowo, przekazania w rozsądnym terminie wszystkich koniecznych informacji. Komisja konsultuje się z odpowiednim organem regulacyjnym lub odpowiednimi organami regulacyjnymi oraz, w stosownych przypadkach, siecią organów regulacyjnych, o której mowa w art. 57.

3. Państwa członkowskie mogą ograniczyć prawo dostępu, przewidziane w art. 10, w przypadku przedsiębiorstw kolejowych będących częścią przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo, do którego należy dany zarządca infrastruktury, jeśli Komisja ***poinformuje państwa członkowskie, że nie złożono wniosku zgodnie z ust. 1 lub w oczekiwaniu na przeanalizowanie wniosku przez Komisję lub jeśli Komisja postanowi, zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 62 ust. 2, że:***

a) nie udzielono odpowiednich odpowiedzi na wnioski Komisji o przekazanie informacji zgodnie z ust. 2, lub

b) dany zarządca infrastruktury nie spełnia wymogów określonych w art. 7a i 7b, lub

c) spełnienie wymogów określonych w art. 7a i 7b nie wystarcza do zapewnienia równych szans dla wszystkich przedsiębiorstw kolejowych oraz braku zakłóceń konkurencji w państwie członkowskim, w którym ma siedzibę dany zarządca infrastruktury.

Komisja podejmuje decyzję w rozsądnym

zapewnia równe szanse wszystkim przedsiębiorstwom kolejowym i brak zakłóceń konkurencji na odnośnym rynku.

2. Komisja jest upoważniona do wymagania od państwa członkowskiego, w którym ma siedzibę przedsiębiorstwo zintegrowane pionowo, przekazania w rozsądnym terminie wszystkich koniecznych informacji. Komisja konsultuje się z odpowiednim organem regulacyjnym lub odpowiednimi organami regulacyjnymi oraz, w stosownych przypadkach, siecią organów regulacyjnych, o której mowa w art. 57.

3. Państwa członkowskie mogą ograniczyć prawo dostępu, przewidziane w art. 10, w przypadku przedsiębiorstw kolejowych będących częścią przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo, do którego należy dany zarządca infrastruktury, jeśli Komisja:

a) ***zawiadamia państwo członkowskie, że*** nie udzielono odpowiednich odpowiedzi na wnioski Komisji o przekazanie informacji zgodnie z ust. 2, lub

b) ***podejmuje decyzję, zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 60, że*** dany zarządca infrastruktury nie spełnia wymogów określonych w art. 7a i 7b, lub

c) ***podejmuje decyzję, zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 60, że*** spełnienie wymogów określonych w art. 7a i 7b nie wystarcza do zapewnienia równych szans dla wszystkich przedsiębiorstw kolejowych oraz braku zakłóceń konkurencji w państwie członkowskim, w którym ma siedzibę dany zarządca infrastruktury.

Komisja podejmuje decyzję w rozsądnym

terminie.

4. Zainteresowane państwo członkowskie może się zwrócić do Komisji o uchylenie jej decyzji, o której mowa w ust. 3, zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 62 ust. 2, jeśli to państwo członkowskie wykaże w sposób zadowalający Komisję, że powody podjęcia decyzji już nie istnieją. Komisja podejmuje decyzję w rozsądnym terminie.

5. Bez uszczerbku dla ust 1-4 stałe spełnianie wymogów określonych w art. 7a i 7b monitoruje organ regulacyjny, o którym mowa w art. 55. Każdy wnioskodawca ma prawo odwołać się do organu regulacyjnego, jeśli jest przekonany, że wymogi te nie są spełnione. W przypadku złożenia takiego odwołania organ regulacyjny, w terminie wskazanym w art. 56 ust. 9, podejmuje decyzję w sprawie wszystkich środków koniecznych do zaradzenia zaistniałej sytuacji.

## Poprawka 59

### Wniosek dotyczący dyrektywy

#### Artykuł 1 – punkt 4

Dyrektywa 2012/34/UE

Artykuł 7 d – ustęp 1

*Tekst proponowany przez Komisję*

1. Państwa członkowskie dopilnowują, aby zarządcy infrastruktury ustanowili i zorganizowali komitety koordynacyjne dla każdej z sieci. Członkostwo w takim Komitecie przysługuje **co najmniej** zarządcy infrastruktury, znanym wnioskodawcom w rozumieniu art. 8 ust. 3 oraz, na ich wniosek, potencjalnym wnioskodawcom, reprezentującym ich organizacjom, przedstawicielom

terminie **i równocześnie wszczyna formalne postępowanie o uchybienie zobowiązaniom państwa członkowskiego na mocy art. 258 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej przeciwko temu państwu członkowskiemu.**

4. Zainteresowane państwo członkowskie może się zwrócić do Komisji o uchylenie jej decyzji, o której mowa w ust. 3, zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 62 ust. 2, jeśli to państwo członkowskie wykaże w sposób zadowalający Komisję, że powody podjęcia decyzji już nie istnieją. Komisja podejmuje decyzję w rozsądnym terminie.

5. Bez uszczerbku dla ust 1-4 stałe spełnianie wymogów określonych w art. 7a i 7b monitoruje organ regulacyjny, o którym mowa w art. 55. Każdy wnioskodawca ma prawo odwołać się do organu regulacyjnego, jeśli jest przekonany, że wymogi te nie są spełnione. W przypadku złożenia takiego odwołania organ regulacyjny, w terminie wskazanym w art. 56 ust. 9, podejmuje decyzję w sprawie wszystkich środków koniecznych do zaradzenia zaistniałej sytuacji.

*Poprawka*

1. Państwa członkowskie dopilnowują, aby zarządcy infrastruktury ustanowili i zorganizowali komitety koordynacyjne dla każdej z sieci. Członkostwo w takim Komitecie przysługuje zarządcy infrastruktury, znanym wnioskodawcom w rozumieniu art. 8 ust. 3 oraz, na ich wniosek, potencjalnym wnioskodawcom, reprezentującym ich organizacjom, przedstawicielom użytkowników

użytkowników kolejowych przewozów towarowych i pasażerskich oraz, w stosownych przypadkach, władzom regionalnym i lokalnym. Przedstawiciele państwa członkowskiego oraz dany organ regulacyjny są zapraszani na posiedzenia komitetu koordynacyjnego jako obserwatorzy.

kolejowych przewozów towarowych i pasażerskich oraz, w stosownych przypadkach, władzom regionalnym i lokalnym *obejmującym właściwe organy*. Przedstawiciele państwa członkowskiego oraz dany organ regulacyjny są zapraszani na posiedzenia komitetu koordynacyjnego jako obserwatorzy.

## Poprawka 60

### Wniosek dotyczący dyrektywy

#### Artykuł 1 – punkt 4

Dyrektywa 2012/34/UE

Artykuł 7 d – ustęp 2 – litera e

*Tekst proponowany przez Komisję*

e) procesu alokacji zdolności przepustowej infrastruktury, w tym zasad pierwszeństwa w odniesieniu do alokacji zdolności przepustowej między różnymi kategoriami użytkowników infrastruktury;

*Poprawka*

e) procesu alokacji zdolności przepustowej infrastruktury, w tym zasad pierwszeństwa w odniesieniu do alokacji zdolności przepustowej między różnymi kategoriami użytkowników infrastruktury; ***zasady koordynacji w przypadku kolidujących ze sobą wniosków o wykonywanie przewozu kolejowego określa art. 46 ust. 4;***

#### *Uzasadnienie*

*Komitet koordynacyjny powinien omawiać zasady pierwszeństwa w odniesieniu do alokacji zdolności przepustowej także w przypadku kolidujących ze sobą wniosków, dlatego uwzględniono odniesienie do art. 46 ust. 4. W przypadku kolidujących ze sobą wniosków o dostęp do torów zarządca infrastruktury nie może w sposób nieuzasadniony dawać pierwszeństwa dużym przedsiębiorstwom będącym klientami przed przedsiębiorstwami mniejszymi.*

## Poprawka 61

### Wniosek dotyczący dyrektywy

#### Artykuł 1 – punkt 4

Dyrektywa 2012/34/UE

Artykuł 7 d – ustęp 2 – litera g a (nowa)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

***ga) kwestie dotyczące użytkowników***

*kolejowych przewozów towarowych i pasażerskich, obejmujące jakość wykonanej usługi, opłaty za korzystanie z infrastruktury oraz poziom i przejrzystość cen usług kolejowych.*

*Uzasadnienie*

*Konsultacje z użytkownikami kolejowych przewozów towarowych i pasażerskich dostarczyłyby komitetowi koordynacyjnemu istotnych informacji umożliwiających mu pełnienie funkcji doradczej wobec zarządcy infrastruktury oraz państwa członkowskiego.*

**Poprawka 62**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**

**Artykuł 1 – punkt 4**

Dyrektywa 2012/34/UE

Artykuł 7 d – ustęp 2 – akapit drugi

*Tekst proponowany przez Komisję*

Komitet koordynacyjny jest upoważniony do żądania od zarządcy infrastruktury odpowiednich informacji dotyczących lit. a)-g) w celu umożliwienia realizacji tych zadań.

*Poprawka*

Komitet koordynacyjny jest upoważniony do żądania od zarządcy infrastruktury odpowiednich informacji dotyczących lit. a)-**ga**) w celu umożliwienia realizacji tych zadań, **bez uszczerbku dla tajemnicy handlowej.**

*Uzasadnienie*

*Należy uregulować kwestię utworzenia komitetu koordynacyjnego. Nie powinno to skutkować modyfikacją uprawnień państw członkowskich w zakresie oceny i podejmowania decyzji w dziedzinie infrastruktury kolejowej ani naruszać zasady tajemnicy handlowej, czy to w przypadku zarządcy infrastruktury, czy też przedsiębiorstw kolejowych.*

**Poprawka 63**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**

**Artykuł 1 – punkt 4**

Dyrektywa 2012/34/UE

Artykuł 7 d – ustęp 3

*Tekst proponowany przez Komisję*

3. Komitet koordynacyjny opracowuje regulamin wewnętrzny, który obejmuje w

*Poprawka*

3. Komitet koordynacyjny opracowuje regulamin wewnętrzny, który obejmuje w

szczegółności zasady dotyczące udziału w posiedzeniach oraz ich częstotliwości (co najmniej raz na kwartał). Sprawozdanie z dyskusji w Komitecie Koordynacyjnym jest przedkładane co roku zarządcy infrastruktury, państwu członkowskiemu, odpowiedniemu organowi regulacyjnemu oraz Komisji ze wskazaniem odnośnych stanowisk zajętych przez członków komitetu.

szczegółności zasady dotyczące udziału w posiedzeniach oraz ich częstotliwości (co najmniej raz na kwartał). **Regulamin wewnętrzny przewiduje między innymi regularne konsultacje – co najmniej raz w roku – z użytkownikami kolejowych przewozów towarowych i pasażerskich oraz z przedstawicielami pracowników sektora kolejowego.** Sprawozdanie z dyskusji w Komitecie Koordynacyjnym jest przedkładane co roku zarządcy infrastruktury, państwu członkowskiemu, odpowiedniemu organowi regulacyjnemu, **odpowiednim użytkownikom kolejowych przewozów towarowych i pasażerskich i odpowiednim przedstawicielom pracowników sektora kolei** oraz Komisji ze wskazaniem odnośnych stanowisk zajętych przez członków komitetu.

## Poprawka 64

### Wniosek dotyczący dyrektywy

#### Artykuł 1 – punkt 4

Dyrektywa 2012/34/UE

Artykuł 7 e – ustęp 1

*Tekst proponowany przez Komisję*

1. Państwa członkowskie zapewniają uczestnictwo i współpracę zarządców infrastruktury w ramach sieci służącej rozwojowi unijnej infrastruktury kolejowej, w szczególności w celu zapewnienia terminowego i skutecznego wdrożenia transeuropejskiej sieci transportowej, w tym korytarzy sieci bazowej, kolejowych korytarzy towarowych zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 913/2010<sup>11</sup> oraz planu wdrożenia europejskiego systemu zarządzania ruchem kolejowym (ERTMS) ustanowionego w decyzji 2012/88/UE<sup>12</sup>.

*Poprawka*

1. Państwa członkowskie zapewniają uczestnictwo i współpracę zarządców infrastruktury w ramach sieci służącej rozwojowi unijnej infrastruktury kolejowej, **a** w szczególności w celu zapewnienia:

**(i)** terminowego i skutecznego wdrożenia transeuropejskiej sieci transportowej, w tym korytarzy sieci bazowej, kolejowych

korytarzy towarowych zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 913/2010<sup>11</sup> oraz planu wdrożenia europejskiego systemu zarządzania ruchem kolejowym (ERTMS) ustanowionego w decyzji 2012/88/UE<sup>12</sup>, a także

*(ii) ułatwienia funkcjonowania efektywnych i skutecznych transgranicznych przewozów pasażerskich na terenie Unii, w tym poprzez współpracę transgraniczną w celu usunięcia wąskich gardeł.*

*1a. W ramach sieci opracowuje się również wspólne zasady ramowe dotyczące opłat w przypadkach, w których usługi transgranicznego przewozu pasażerskiego obejmują więcej niż jedną sieć, zgodnie z definicją zawartą w art. 37, oraz dotyczące alokacji zdolności przepustowej, o której mowa w art. 40. Takie wspólne zasady podlegają zaopiniowaniu przez sieć organów regulacyjnych, o której mowa w art. 57.*

---

<sup>11</sup> Dz.U. L 276 z 20.10.2010, s. 22.

<sup>12</sup> Dz.U. L 51 z 23.2.2012, s. 51.

---

<sup>11</sup> Dz.U. L 276 z 20.10.2010, s. 22.

<sup>12</sup> Dz.U. L 51 z 23.2.2012, s. 51.

#### *Uzasadnienie*

*Niezbędna jest koordynacja między zarządcami infrastruktury w celu usprawnienia podróży transgranicznych.*

#### **Poprawka 65**

##### **Wniosek dotyczący dyrektywy**

##### **Artykuł 1 – punkt 4**

Dyrektywa 2012/34/UE

Artykuł 7 e – ustęp 2

*Tekst proponowany przez Komisję*

2. Sieć uczestniczy w monitorowaniu rynku, o którym mowa w art. 15, i porównuje efektywność zarządców infrastruktury na podstawie wspólnych

*Poprawka*

2. Sieć uczestniczy w monitorowaniu rynku, o którym mowa w art. 15, i porównuje efektywność **i wydajność** zarządców infrastruktury na podstawie



wskaźników i kryteriów jakości, takich jak niezawodność, zdolność przepustowa, dostępność, punktualność i bezpieczeństwo ich sieci, jakość i wykorzystanie aktywów, utrzymanie, odnawianie, rozbudowa, inwestycje i efektywność finansowa.

wspólnych wskaźników i kryteriów jakości, takich jak niezawodność, zdolność przepustowa, dostępność, punktualność i bezpieczeństwo ich sieci, jakość i wykorzystanie aktywów, utrzymanie, odnawianie, rozbudowa, inwestycje, efektywność finansowa, **jak również przejrzystość ram oraz zasad dotyczących pobierania opłat.**

## Poprawka 66

### Wniosek dotyczący dyrektywy

#### Artykuł 1 – punkt 4

Dyrektywa 2012/34/UE

Artykuł 7 e – ustęp 3

*Tekst proponowany przez Komisję*

3. Komisja **może przyjąć** środki określające wspólne zasady i praktyki sieci, w szczególności w celu zapewnienia spójności działań w zakresie analizy porównawczej, oraz procedury, które należy stosować na potrzeby współpracy w ramach sieci. Środki te są przyjmowane w drodze aktu **wykonawczego** zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 62 ust. 3.

*Poprawka*

3. **Uwzględniając poglądy wyrażone przez sieć** Komisja **przyjmuje** środki określające wspólne zasady i praktyki sieci, w szczególności w celu zapewnienia spójności działań w zakresie analizy porównawczej, oraz procedury, które należy stosować na potrzeby współpracy w ramach sieci. Środki te są przyjmowane w drodze aktu **delegowanego** zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 60.

## Poprawka 67

### Wniosek dotyczący dyrektywy

#### Artykuł 1 – punkt 5 – litera a a (nowa)

Dyrektywa 2012/34/UE

Artykuł 10 – ustęp 2 a (nowy)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

**aa) dodaje się ust. 2a w brzmieniu:**

**„2a. Państwa członkowskie nie mają obowiązku przyznawania prawa dostępu do infrastruktury kolejowej na cele świadczenia jakichkolwiek usług przedsiębiorstwom kolejowym, nad**

*którymi kontrolę sprawuje bezpośrednio lub pośrednio osoba lub osoby będące obywatelami państwa trzeciego lub państw trzecich, gdzie prawa dostępu do infrastruktury lub infrastruktury usługowej nie są przyznawane przedsiębiorstwom z Unii na warunkach zbliżonych do warunków wynikających z niniejszej dyrektywy. Do celów niniejszego ustępu kontrola obejmuje uprawnienia, umowy lub wszelkie inne środki, które oddzielnie lub łącznie i z uwzględnieniem kwestii materialnych lub prawnych, umożliwiają wywieranie decydującego wpływu na przedsiębiorstwo, w szczególności przy pomocy:*

*a) własności lub prawa do pełnego lub częściowego korzystania z aktywów danego przedsiębiorstwa;*

*b) prawa lub umowy przyznającej decydujący wpływ na skład, głosowanie lub decyzje organów przedsiębiorstwa.”;*

#### *Uzasadnienie*

*Należy zająć się kwestią dostępu do rynku przewozów towarowych i pasażerskich dla przedsiębiorstw podlegających kontroli państw trzecich. Zapewnienie zrównoważonych warunków opierających się na wzajemności jest zarówno konieczne, jak i sprawiedliwe. Wobec braku takich warunków żadne z państw członkowskich nie powinno mieć obowiązku otwierania swojego rynku przedsiębiorstwom mającym siedzibę w państwach trzecich lub przedsiębiorstwom podlegającym bezpośredniej lub pośredniej kontroli państw trzecich. Definicja pochodzi z rozporządzenia Rady (WE) nr 139/2004 w sprawie kontroli koncentracji przedsiębiorstw.*

#### **Poprawka 68**

##### **Wniosek dotyczący dyrektywy**

##### **Artykuł 1 – punkt 6 – litera a**

Dyrektywa 2012/34/UE

Artykuł 11 – ustęp 1

#### *Tekst proponowany przez Komisję*

1. Państwa członkowskie mogą ograniczyć prawo dostępu, przewidziane w art. 10 ust. 2, w połączeniach pasażerskich pomiędzy

#### *Poprawka*

1. Państwa członkowskie mogą ograniczyć prawo dostępu, przewidziane w art. 10 ust. 2, w połączeniach pasażerskich pomiędzy

daną stacją początkową oraz daną stacją docelową, w przypadku gdy dana trasa lub trasa alternatywna jest objęta co najmniej jedną umową o świadczenie usług publicznych, a korzystanie z tego prawa zagrażałoby równowadze ekonomicznej umowy lub umów o świadczenie usług publicznych.

daną stacją początkową oraz daną stacją docelową, w przypadku gdy dana trasa lub trasa alternatywna jest objęta co najmniej jedną umową o świadczenie usług publicznych, a korzystanie z tego prawa zagrażałoby równowadze ekonomicznej umowy lub umów o świadczenie usług publicznych. **Przewozy pasażerów kolejami dużych prędkości nie podlegają ograniczeniom w zakresie dostępu przewidzianym w art. 10 ust. 2.**

*Właściwe organy i zarządcy infrastruktury powiadamiają z wyprzedzeniem wszystkie zainteresowane strony o wnioskach o udostępnienie zdolności przepustowej zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady\* (WE) nr 1370/2007, które mogą być sprzeczne z prawami dostępu zgodnie z art. 10 niniejszej dyrektywy.*

*Wszystkie usługi przewozów pasażerskich, które nie wchodzą w zakres umowy o świadczenie usług publicznych, są traktowane jak usługi świadczone w warunkach otwartego dostępu.*

*Jeśli odpowiedni organ tworzy nową umowę o świadczenie usług publicznych lub rozszerza zakres już istniejącej umowy w celu wykorzystania większej zdolności przepustowej niż pierwotnie, prawo dostępu przedsiębiorstwa świadczącego już istniejące usługi w warunkach otwartego dostępu, na które taka decyzja odpowiedniego organu może mieć wpływ, nie podlega żadnym ograniczeniom .*

---

*\* Rozporządzenie (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylające rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) 1107/70 (Dz.U. L 315 z 3.12.2007, s. 1).*

## Poprawka 69

### Wniosek dotyczący dyrektywy

#### Artykuł 1 – punkt 6 – litera b

Dyrektywa 2012/34/UE

Artykuł 11 – ustęp 2 – akapit pierwszy

#### *Tekst proponowany przez Komisję*

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

#### *Poprawka*

Aby określić, czy równowaga ekonomiczna umowy o świadczenie usług publicznych byłaby zagrożona, właściwy organ regulacyjny lub właściwe organy regulacyjne, o których mowa w art. 55, przeprowadzają obiektywną analizę ekonomiczną i opierają swoją decyzję na wcześniej ustalonych kryteriach.

*Kryteria te obejmują między innymi wpływ korzystania z prawa dostępu na rentowność wszelkich usług objętych umową o świadczenie usług publicznych, w tym wynikający z tego wpływ na koszt netto ponoszony przez właściwy organ publiczny, który zawarł umowę, popyt wśród podróżnych, ustalanie ceny biletów, uzgodnienia w zakresie sprzedaży biletów, lokalizację i liczbę stacji oraz harmonogram i częstotliwość proponowanej nowej usługi; kryteria te ustala organ regulacyjny, o którym mowa w art. 55, zgodnie ze środkami przewidzianymi w ust. 4 niniejszego artykułu. Analiza ta ocenia, czy rentowność usług świadczonych na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych może zostać ograniczona przez usługę nowego otwartego dostępu.*

*Uznaje się, że równowaga gospodarcza umowy o świadczenie usług publicznych nie została zaburzona, jeżeli organ regulacyjny przewiduje, że planowana*

*nowa usługa będzie głównie generowała dochody w sektorze kolejowym, a nie zmniejszała je, oraz że utrata dochodów z usług objętych umową lub umowami o świadczenie usług publicznych, jeżeli wystąpi, nie będzie znaczna. Zgodnie z taką analizą i decyzją właściwego organu regulacyjnego państwa członkowskie mają uprawnienia do przyznawania lub zmieniania prawa dostępu do pożądaných przewozów pasażerskich lub odmowy przyznania tego prawa.*

*2a. W przypadku zawarcia umowy o świadczenie usług publicznych w oparciu o konkurencyjną publiczną procedurę przetargową zgodnie z prawem unijnym państwa członkowskie mogą – zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1370/2007 – ograniczyć prawo dostępu, przewidziane w art. 10 ust. 2 niniejszej dyrektywy, na okres obowiązywania tej umowy o świadczenie usług publicznych w połączeniach między stacją początkową a stacją docelową, które są objęte tą umową o świadczenie usług publicznych. Informację o ograniczeniu prawa dostępu podaje się do wiadomości publicznej w chwili rozpoczęcia procedury przetargowej dotyczącej tej umowy o świadczenie usług publicznych. Każda dodatkowa nowa usługa w rozumieniu art. 10 ust. 2, co do której organ regulacyjny przewiduje, że będzie głównie generowała dochody w sektorze kolejowym, a nie zmniejszała je, nie podlega ograniczeniom w zakresie dostępu.*

*Ograniczenia, o których mowa w niniejszym ustępie, nie mogą skutkować ograniczeniem prawa do zapewniania pasażerom możliwości wsiadania na każdej stacji znajdującej się na trasie przewozu międzynarodowego i wysiadania na innej stacji na tej trasie, w tym na stacjach znajdujących się w tym samym państwie członkowskim.*

*2b. Organ regulacyjny lub organy regulacyjne prowadzące analizy, o których*

*mowa w ust. 2 i 2a, dokonują tego na wniosek złożony w terminie jednego miesiąca od otrzymania informacji o zamiarze świadczenia przewozów pasażerskich, o którym mowa w art. 38 ust. 4, przez którykolwiek z poniższych podmiotów:*

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

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

*(da) przedsiębiorstwo kolejowe dysponujące zdolnością przepustową zgodnie z art. 38 ust. 4.*

#### *Uzasadnienie*

*Konieczne jest doprecyzowanie kryteriów określających równowagę ekonomiczną. Tekst powstał na podstawie motywu 21 dyrektywy 2012/34/UE i wskazówek interpretacyjnych Komisji z 2010 r.*

#### **Poprawka 70**

##### **Wniosek dotyczący dyrektywy**

##### **Artykuł 1 – punkt 6 – litera c**

Dyrektywa 2012/34/UE

Artykuł 11 – ustępy 3 i 4

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

- c) ust. 3 **otrzymuje** brzmienie:  
3. Organ regulacyjny uzasadnia swoją decyzję oraz określa warunki, na jakich którykolwiek z poniżej wymienionych podmiotów może wystąpić z wnioskiem o ponowne rozpatrzenie decyzji w terminie jednego miesiąca od daty ogłoszenia decyzji:
  - a) odpowiedni właściwy organ lub

- c) ust. 3 **i 4 otrzymują** brzmienie:  
3. Organ regulacyjny uzasadnia swoją decyzję oraz określa warunki, na jakich którykolwiek z poniżej wymienionych podmiotów może wystąpić z wnioskiem o ponowne rozpatrzenie decyzji w terminie jednego miesiąca od daty ogłoszenia decyzji:
  - a) odpowiedni właściwy organ lub

odpowiednie właściwe organy;

b) zarządca infrastruktury;

c) przedsiębiorstwo kolejowe realizujące umowę o świadczenie usług publicznych;

d) przedsiębiorstwo kolejowe starające się o uzyskanie dostępu.

*W przypadku gdy* organ regulacyjny uzna, że równowaga ekonomiczna umowy o świadczenie usług publicznych byłaby zagrożona przez planowane przewozy pasażerskie, o których mowa w art. 38 ust. 4, wskazuje on możliwości takich zmian w tych przewozach, które zapewniłyby spełnienie warunków do przyznania prawa dostępu przewidzianego w art. 10 ust. 2.

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 przyjmuje, do dnia 16 grudnia 2016 r., 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.

odpowiednie właściwe organy;

b) zarządca infrastruktury;

c) przedsiębiorstwo kolejowe realizujące umowę o świadczenie usług publicznych;

d) przedsiębiorstwo kolejowe starające się o uzyskanie dostępu.

*Jeżeli* organ regulacyjny uzna, *zgodnie z ust. 2*, że równowaga ekonomiczna umowy o świadczenie usług publicznych byłaby zagrożona przez planowane przewozy pasażerskie, o których mowa w art. 38 ust. 4, wskazuje on możliwości takich zmian w tych przewozach, które zapewniłyby spełnienie warunków do przyznania prawa dostępu przewidzianego w art. 10 ust. 2.

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 przyjmuje, do dnia 16 grudnia 2016 r., środki określające szczegółowo procedurę i kryteria, których należy przestrzegać do celów stosowania ust. 1, 2 i 3 niniejszego artykułu. Akty *delegowane przyjmuje się* zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 60.

#### *Uzasadnienie*

*Konieczne jest doprecyzowanie kryteriów określających równowagę ekonomiczną. Tekst powstał na podstawie motywu 21 dyrektywy 2012/34/UE i wskazówek interpretacyjnych Komisji z 2010 r.*

### **Poprawka 71**

#### **Wniosek dotyczący dyrektywy**

#### **Artykuł 1 – punkt 7**

Dyrektywa 2012/34/UE

Artykuł 13 a – nagłówek

*Tekst proponowany przez Komisję*

Wspólne systemy informacyjne i

*Poprawka*

Wspólne systemy informacyjne i systemy

## Uzasadnienie

*Artykuł ten dotyczy utworzenia bezpośredniego systemu biletowego w przewozach kolejowych, a nie intermodalnego systemu biletowego.*

**Poprawka 72****Wniosek dotyczący dyrektywy****Artykuł 1 – punkt 7**

Dyrektywa 2012/34/UE

Artykuł 13 a – ustęp 1

*Tekst proponowany przez Komisję*

**1. Bez uszczerbku dla rozporządzenia (WE) nr 1371/2007<sup>13</sup> oraz dyrektywy 2010/40/UE<sup>14</sup> państwa członkowskie mogą wymagać, aby przedsiębiorstwa kolejowe wykonujące krajowe przewozy pasażerskie uczestniczyły we wspólnym systemie informacyjnym i zintegrowanym systemie biletowym umożliwiającym sprzedaż biletów, biletów bezpośrednich i rezerwacji, lub zdecydować o upoważnieniu właściwych organów do utworzenia takiego systemu. W przypadku utworzenia takiego systemu państwa członkowskie dopilnowują, aby nie prowadził on do zakłóceń rynku ani dyskryminacji między przedsiębiorstwami kolejowymi i był zarządzany przez publiczny lub prywatny podmiot prawny albo stowarzyszenie wszystkich przedsiębiorstw kolejowych wykonujących przewozy pasażerskie.**

*Poprawka*

**1. Wszystkie dane dotyczące rozkładów jazdy są uznawane za dane jawne i w związku z tym podlegają udostępnieniu.**

**Niezależnie od rozporządzenia (WE) nr 1371/2007 oraz dyrektywy 2010/40/UE państwa członkowskie wymagają od wszystkich podmiotów sektora kolejowego, takich jak przedsiębiorstwa kolejowe, zarządcy infrastruktury i sprzedawcy biletów, używania najpóźniej do dnia 12 grudnia 2019 r. interoperacyjnego systemu biletowego i informacyjnego, realizującego cel umożliwienia pasażerom**



*dostępu do wszystkich danych niezbędnych do zaplanowania podróży oraz zakupu biletów w ramach Unii.*

*Państwa członkowskie wymagają współpracy przedsiębiorstw kolejowych w utworzeniu – do dnia 12 grudnia 2020 r. – wspólnego systemu informacyjnego i systemu biletowego umożliwiającego sprzedaż biletów, biletów bezpośrednich i rezerwacji na wszystkie usługi publiczne w zakresie kolejowego transportu pasażerskiego świadczone na mocy umowy o świadczenie usług publicznych zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1370/2007 lub podejmują decyzję o uprawnieniu właściwych organów do utworzenia takiego systemu. Taki system nie powinien prowadzić do zakłóceń rynku ani dyskryminacji między przedsiębiorstwami kolejowymi. Zarządzać nim ma publiczny lub prywatny podmiot prawny lub stowarzyszenie zrzeszające wszystkie przedsiębiorstwa kolejowe wykonujące przewozy pasażerskie.*

*Przedsiębiorstwa kolejowe wykonujące komercyjne przewozy pasażerskie dysponują niedyskryminującym dostępem do systemu do celów udzielania informacji oraz sprzedaży biletów na usługi publiczne w zakresie kolejowego transportu pasażerskiego jako działalności dodatkowej w stosunku do świadczonych usług przewozowych.*

*Każdy system musi być obmyślony w taki sposób, aby był interoperacyjny zgodnie z dyrektywą 2008/57/WE i podstawową specyfikacją techniczną dotyczącą aplikacji telematycznych. System stosuje się do wspomnianych wymogów technicznych, aby zapewnić w szczególności spójność w zakresie pobierania i rozliczania opłat, poufność informacji handlowych, ochronę danych osobowych oraz zgodność z zasadami konkurencji. Każdy system bądź aplikacja oferująca pasażerom dodatkowe usługi*

*musi być interoperacyjna z tymi wymogami technicznymi.*

*Państwa członkowskie zapewniają otwarty i niedyskryminujący dostęp do podstawowej specyfikacji technicznej dotyczącej aplikacji telematycznych.*

*Wszelkie umowy handlowe między uczestnikami muszą być zgodne z zasadami konkurencji.*

*Koszty takiego systemu są dzielone sprawiedliwie pomiędzy uczestników w sposób odzwierciedlający ich odpowiedni wkład.*

*Organ regulacyjny zapewnia, że żaden wspomniany bezpośredni system biletowy nie powoduje zakłóceń na rynku ani nie powoduje dyskryminującego traktowania różnych przedsiębiorstw kolejowych.*

*Państwa członkowskie mogą również wymagać, aby przedsiębiorstwa kolejowe i podmioty wykonujące przewozy pasażerskie przy użyciu innych środków transportu uczestniczyły we wspólnym interoperacyjnym systemie informacyjnym i zintegrowanym systemie biletowym umożliwiającym sprzedaż biletów, biletów bezpośrednich i rezerwacji, lub zdecydować o upoważnieniu właściwych organów do utworzenia takiego systemu. W przypadku utworzenia takiego systemu państwa członkowskie dopilnowują, aby nie prowadził on do zakłóceń na rynku ani dyskryminacji między przedsiębiorstwami kolejowymi a innymi przewoźnikami w ruchu pasażerskim i był zarządzany przez publiczny lub prywatny podmiot prawny albo stowarzyszenie wszystkich przedsiębiorstw wykonujących przewozy pasażerskie.*

---

<sup>13</sup> Dz.U. L 315 z 3.12.2007, s. 14.

<sup>14</sup> Dz.U. L 207 z 6.8.2010, s. 1.

## Uzasadnienie

Należy dokonać rozróżnienia między bezpośrednim systemem biletowym a zintegrowanym systemem biletowym. Sektor kolejowy powinien jak najszybciej utworzyć działający bezpośredni system biletowy, a zintegrowane rozwiązania w zakresie sprzedaży biletów na przejazdy międzymodalne powinny być wprowadzone na drugim etapie.

### Poprawka 73

#### Wniosek dotyczący dyrektywy

#### Artykuł 1 – punkt 7

Dyrektywa 2012/34/UE

Artykuł 13 – ustęp 2

*Tekst proponowany przez Komisję*

2. Państwa członkowskie **wymagają od przedsiębiorstw kolejowych wykonujących przewozy pasażerskie wprowadzenia i koordynacji planów** postępowania w sytuacjach awaryjnych w celu zapewnienia pasażerom pomocy, w **rozumieniu art. 18 rozporządzenia (WE) nr 1371/2007**, w przypadku poważnego zakłócenia usług.

*Poprawka*

2. Państwa członkowskie **tworzą i koordynują, również w odniesieniu do głównych tras w Unii, krajowe plany** postępowania w sytuacjach awaryjnych w celu zapewnienia pasażerom pomocy – z **uwzględnieniem decyzji Komisji 2008/164/WE\*** – w przypadku poważnego zakłócenia usług **w związku z klęską żywiołową lub katastrofą spowodowaną przez człowieka. Każde przedsiębiorstwo kolejowe wykonujące przewozy pasażerskie i każdy zarządca stacji opracowuje własny plan postępowania w sytuacjach awaryjnych, zgodny z krajowymi planami postępowania w sytuacjach awaryjnych.**

---

**\* Decyzja Komisji 2008/164/WE z dnia 21 grudnia 2007 r. dotycząca technicznej specyfikacji interoperacyjności w zakresie aspektu „osoby o ograniczonej możliwości poruszania się” transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych i transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości (Dz.U. L 64 z 7.3.2008, s. 72).**

## Poprawka 74

### Wniosek dotyczący dyrektywy

#### Artykuł 1 – punkt 7 a (nowy)

Dyrektywa 2012/34/UE

Artykuł 19 – litera d a (nowa)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

**7a) do art. 19 dodaje się literę w brzmieniu:**

**„da) zobowiązały się do stosowania odpowiednich wzorcowych układów zbiorowych w państwach członkowskich, w których przedsiębiorstwo zamierza prowadzić działalność.”;**

*Uzasadnienie*

*Jeżeli rynek kolejowych przewozów pasażerskich ma stać się bardziej otwarty, konieczne jest podwyższenie wymogów dotyczących dobrej reputacji w odniesieniu do przestrzegania warunków pracy, które musi spełnić przedsiębiorstwo kolejowe, aby otrzymać licencję, co ma na celu niedopuszczenie do obniżenia warunków pracy ze względu na większą konkurencję.*

## Poprawka 75

### Wniosek dotyczący dyrektywy

#### Artykuł 1 – punkt 8 a (nowy)

Dyrektywa 2012/34/UE

Artykuł 42 – ustęp 1 a (nowy)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

**8a) W artykule 42 dodaje się ustęp 1a w brzmieniu:**

**„1a. W celu zapobiegania dyskryminacyjnemu traktowaniu wnioskodawców organ regulacyjny, o którym mowa w art. 55 niniejszej dyrektywy, dokonuje uprzedniego zatwierdzenia takiej umowy ramowej i nadzoruje z własnej inicjatywy obowiązującą umowę ramową. Wnioskodawca ma prawo odwołania do organu regulacyjnego, jeżeli uważa, że został niesprawiedliwie potraktowany, jest**

*dyskryminowany lub w inny sposób poszkodowany wskutek umowy ramowej. W przypadku odwołania się od umowy ramowej organ regulacyjny albo potwierdza, że zmiana umowy ramowej nie jest konieczna, albo wymaga zmiany takiej umowy ramowej zgodnie z określonymi przez organ regulacyjny wskazówkami, najpóźniej w terminie dwóch miesięcy po otrzymaniu odwołania przez organ regulacyjny. Zarządca infrastruktury i przedsiębiorstwo kolejowe stosują się do decyzji organu regulacyjnego w najszybszym fizycznie wykonalnym terminie, a w każdym razie nie później niż jeden miesiąc po otrzymaniu powiadomienia o tej decyzji wysłanego przez organ regulacyjny. Pełniąc funkcje opisane w niniejszym ustępie organ regulacyjny zwraca szczególną uwagę na ochronę tajemnicy handlowej.”.*

#### *Uzasadnienie*

*Ważne jest, aby nadać organom regulacyjnym możliwość nadzorowania umów ramowych, które mogą być źródłem poważnej dyskryminacji.*

#### **Poprawka 76**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**

**Artykuł 1 – punkt 8 b (nowy)**

Dyrektywa 2012/34/UE

Artykuł 46 – ustęp 4

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

**8b) art. 46 ust. 4 otrzymuje brzmienie:**

**„4. Zasady regulujące proces koordynacji określa się w regulaminie sieci.**

**Odzwierciedlają one w szczególności trudności w ustalaniu międzynarodowych tras pociągów i skutki, jakie zmiana może powodować w stosunku do innych zarządców infrastruktury. W przypadku kolidujących ze sobą wniosków o wykonywanie przewozu kolejowego w tym**

***samym segmencie rynku zarządca infrastruktury, alokując zdolność przepustową, uwzględnia wyłącznie sporną infrastrukturę, a nie całą zdolność przepustową będącą przedmiotem wniosków konkurujących ze sobą wnioskodawców.”;***

#### *Uzasadnienie*

*Nawet niezależny zarządca infrastruktury może skłaniać się ku dawaniu pierwszeństwa dużym przedsiębiorstwom kolejowym przed przedsiębiorstwami mniejszymi, ponieważ większe przedsiębiorstwa z zasady potrzebują większej zdolności przepustowej, a zatem wnoszą większy wkład w dochody zarządcy infrastruktury. Niniejsza poprawka precyzuje, że w przypadku kolidujących ze sobą wniosków o dostęp do torów zarządca infrastruktury nie może w sposób nieuzasadniony dawać pierwszeństwa dużym przedsiębiorstwom będącym klientami przed przedsiębiorstwami mniejszymi.*

#### **Poprawka 77**

##### **Wniosek dotyczący dyrektywy**

##### **Artykuł 1 – punkt 8 c (nowy)**

Dyrektywa 2012/34/UE

Artykuł 54 – ustęp 1

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

***8c) art. 54 ust. 1 otrzymuje brzmienie:***

***„1. W przypadku wystąpienia zakłóceń w ruchu pociągów spowodowanych przez awarię techniczną lub wypadek zarządca infrastruktury musi podjąć wszystkie konieczne kroki, aby przywrócić normalną sytuację. W tym celu opracowuje on plan postępowania wymieniający różne organy, które należy poinformować w przypadku wystąpienia poważnych zdarzeń lub poważnych zakłóceń w ruchu pociągów. W przypadku zakłóceń, które mają potencjalnie wpływ na ruch transgraniczny, zarządca infrastruktury podaje niezbędne informacje do wiadomości innych zarządców infrastruktury, na których sieć i ruch dane zakłócenie może mieć wpływ. Właściwi zarządcy infrastruktury współpracują celem przywrócenia***

**normalnego ruchu przez granicę.”.**

*Uzasadnienie*

*Do art. 54 ust. 1 wprowadzono poprawkę, aby upewnić się, że informacja na temat wystąpienia zakłóceń w jednej sieci, które mogą mieć wpływ na ruch w innym państwie członkowskim, zostanie podana do wiadomości zarządcom pozostałej infrastruktury, dla której może to spowodować skutki.*

**Poprawka 78**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**

**Artykuł 1 – punkt 8 d (nowy)**

Dyrektywa 2012/34/UE

Artykuł 55 – ustęp 3 a (nowy)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

**8d) do art. 55 dodaje się ustęp w brzmieniu:**

**„3a. Państwa członkowskie dopilnowują, by organy regulacyjne dysponowały możliwościami organizacyjnymi i funkcyjnymi niezbędnymi do wykonania zadań, o których mowa w art. 56 niniejszej dyrektywy, oraz, jeśli zachodzi taka potrzeba, ustalają plan działania, który skutkuje przyznaniem im tych możliwości.”;**

**Poprawka 79**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**

**Artykuł 1 – punkt 8 e (nowy)**

Dyrektywa 2012/34/UE

Artykuł 56

*Tekst obowiązujący*

*Poprawka*

**8e) w art. 56 wprowadza się następujące zmiany:**

Funkcje organu regulacyjnego

1. Nie naruszając art. 46 ust. 6, wnioskodawca ma prawo odwołania się do organu regulacyjnego, jeżeli uważa, że

Funkcje organu regulacyjnego

1. Nie naruszając art. 46 ust. 6, wnioskodawca ma prawo odwołania się do organu regulacyjnego, jeżeli uważa, że

został potraktowany niesprawiedliwie, dyskryminacyjnie lub został w jakikolwiek inny sposób uszkodzony, w szczególności od decyzji podjętych przez zarządcę infrastruktury lub, w stosownym przypadku, przedsiębiorstwo kolejowe lub operatora obiektu infrastruktury usługowej w zakresie dotyczącym:

- a) regulaminu sieci w jego wersjach tymczasowych i ostatecznych;
- b) kryteriów w nim określonych;
- c) procesu alokacji i jego wyniku;
- d) systemu pobierania opłat;
- e) poziomu lub struktury opłat za dostęp do infrastruktury, które są lub mogą być wymagane do zapłaty;
- f) prawa dostępu zgodnie z art. 10–13;
- g) dostępu do usług i pobierania opłat za usługi zgodnie z art. 13.

2. Nie naruszając uprawnień krajowych organów ochrony konkurencji w celu zagwarantowania konkurencji na rynkach przewozów kolejowych, organ regulacyjny posiada uprawnienia do monitorowania sytuacji w zakresie konkurencji na rynkach przewozów kolejowych, a w szczególności sprawdza wykonanie ust. 1 lit. a)–g) 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 dyskryminacyjnego traktowania wnioskodawców.

3. Organ regulacyjny współpracuje również ściśle z krajowym organem ds. bezpieczeństwa w rozumieniu dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE z dnia 17 czerwca 2008 r. w

został potraktowany niesprawiedliwie, dyskryminacyjnie lub został w jakikolwiek inny sposób uszkodzony, w szczególności od decyzji podjętych przez zarządcę infrastruktury lub, w stosownym przypadku, przedsiębiorstwo kolejowe lub operatora obiektu infrastruktury usługowej w zakresie dotyczącym:

- a) regulaminu sieci w jego wersjach tymczasowych i ostatecznych;
- b) kryteriów w nim określonych;
- c) procesu alokacji i jego wyniku;
- d) systemu pobierania opłat;
- e) poziomu lub struktury opłat za dostęp do infrastruktury, które są lub mogą być wymagane do zapłaty;
- f) prawa dostępu zgodnie z art. 10–13;
- g) dostępu do usług i pobierania opłat za usługi zgodnie z art. 13;

***ga) planowanych i nieplanowanych prac w zakresie utrzymania infrastruktury.***

2. Nie naruszając uprawnień krajowych organów ochrony konkurencji w celu zagwarantowania konkurencji na rynkach przewozów kolejowych, organ regulacyjny posiada uprawnienia do monitorowania sytuacji w zakresie konkurencji na rynkach przewozów kolejowych, a w szczególności sprawdza wykonanie ust. 1 lit. a)–ga) 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 dyskryminacyjnego traktowania wnioskodawców.

3. Organ regulacyjny współpracuje również ściśle z krajowym organem ds. bezpieczeństwa w rozumieniu dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE z dnia 17 czerwca 2008 r. w



sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie [19] oraz z organami wydającymi licencje w rozumieniu niniejszej dyrektywy.

Państwa członkowskie zapewniają, aby organy te wspólnie opracowywały ramy wymiany informacji i współpracy, w celu zapobiegania negatywnemu wpływowi na konkurencję lub bezpieczeństwo na rynku kolejowym. Ramy te obejmują mechanizm przekazywania przez organ regulacyjny krajowym organom ds. bezpieczeństwa i organom wydającym licencje 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 zaleceń dotyczących kwestii, które mogą mieć wpływ na bezpieczeństwo. Bez uszczerbku dla niezależności każdego z organów w obszarze ich odnośnych uprawnień, właściwy organ, przed podjęciem decyzji, analizuje wszelkie takie zalecenia. Jeżeli właściwy organ postanowi nie stosować się do tych zaleceń, w swoich decyzjach podaje odpowiednie uzasadnienie.

4. Państwa członkowskie mogą zdecydować o powierzeniu organowi regulacyjnemu zadania przyjmowania niewiążących opinii w sprawie tymczasowych wersji planu biznesowego, o którym mowa w art. 8 ust. 3, umów i planu powiększenia zdolności przepustowej, w celu wskazania w szczególności, czy instrumenty te są spójne z sytuacją w zakresie konkurencji na rynkach przewozów kolejowych.

5. Organ regulacyjny musi mieć niezbędne możliwości organizacyjne pod względem zasobów ludzkich i materialnych, które są proporcjonalne do znaczenia sektora kolejowego w danym państwie członkowskim.

6. Organ regulacyjny zapewnia, aby opłaty

sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie [19] oraz z organami wydającymi licencje w rozumieniu niniejszej dyrektywy.

Państwa członkowskie zapewniają, aby organy te wspólnie opracowywały ramy wymiany informacji i współpracy, w celu zapobiegania negatywnemu wpływowi na konkurencję lub bezpieczeństwo na rynku kolejowym. Ramy te obejmują mechanizm przekazywania przez organ regulacyjny krajowym organom ds. bezpieczeństwa i organom wydającym licencje 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 zaleceń dotyczących kwestii, które mogą mieć wpływ na bezpieczeństwo. Bez uszczerbku dla niezależności każdego z organów w obszarze ich odnośnych uprawnień, właściwy organ, przed podjęciem decyzji, analizuje wszelkie takie zalecenia. Jeżeli właściwy organ postanowi nie stosować się do tych zaleceń, w swoich decyzjach podaje odpowiednie uzasadnienie.

4. Państwa członkowskie mogą zdecydować o powierzeniu organowi regulacyjnemu zadania przyjmowania niewiążących opinii w sprawie tymczasowych wersji planu biznesowego, o którym mowa w art. 8 ust. 3, umów i planu powiększenia zdolności przepustowej, w celu wskazania w szczególności, czy instrumenty te są spójne z sytuacją w zakresie konkurencji na rynkach przewozów kolejowych.

5. Organ regulacyjny musi mieć niezbędne możliwości organizacyjne pod względem zasobów ludzkich i materialnych, które są proporcjonalne do znaczenia sektora kolejowego w danym państwie członkowskim.

6. Organ regulacyjny zapewnia, aby opłaty

ustalone przez zarządcę infrastruktury były zgodne z rozdziałem IV sekcja 2 i były niedyskryminacyjne. Negocjacje między wnioskodawcami a zarządcą infrastruktury dotyczące poziomu opłat za dostęp do infrastruktury mogą być dopuszczalne tylko wówczas, jeżeli są prowadzone pod nadzorem organu regulacyjnego. Organ regulacyjny interweniuje, jeśli zajdzie prawdopodobieństwo, że negocjacje naruszają wymogi niniejszego rozdziału.

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

8. Organ regulacyjny jest upoważniony do żądania odpowiednich informacji od zarządcy infrastruktury, wnioskodawców i wszelkich zaangażowanych stron trzecich w danym państwie członkowskim.

Żądane informacje muszą być dostarczone w rozsądnym terminie określonym przez organ regulacyjny, nieprzekraczającym

ustalone przez zarządcę infrastruktury były zgodne z rozdziałem IV sekcja 2 i były niedyskryminacyjne. ***Organ regulacyjny zapewnia że wysokość opłat za dostęp do infrastruktury – ustalana przez zarządcę infrastruktury, operatorów obiektów infrastruktury usługowej lub przedsiębiorstwa transportu kolejowego – i obejmująca dostęp do torów, dworców i ich budynków oraz innych obiektów łącznie z tablicami z informacjami dla pasażerów, nie jest dyskryminująca. Planowane zmiany wysokości lub struktury opłaty wymienionej w tym ustępie zgłaszane są organowi regulacyjnemu najpóźniej dwa miesiące przed ich wejściem w życie. Organ regulacyjny może wymagać najpóźniej miesiąc przed planowanym wejściem w życie zmniejszenia lub zwiększenia planowanych zmian, ich przesunięcia lub rezygnacji z ich wprowadzenia.***

Negocjacje między wnioskodawcami a zarządcą infrastruktury dotyczące poziomu opłat za dostęp do infrastruktury mogą być dopuszczalne tylko wówczas, jeżeli są prowadzone pod nadzorem organu regulacyjnego. Organ regulacyjny interweniuje, jeśli zajdzie prawdopodobieństwo, że negocjacje naruszają wymogi niniejszego rozdziału.

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

8. Organ regulacyjny jest upoważniony do żądania odpowiednich informacji od zarządcy infrastruktury, wnioskodawców i wszelkich zaangażowanych stron trzecich w danym państwie członkowskim.

Żądane informacje muszą być dostarczone w rozsądnym terminie określonym przez organ regulacyjny, nieprzekraczającym

jednego miesiąca, chyba że, w wyjątkowych okolicznościach, organ regulacyjny zgodzi się na ograniczone w czasie przedłużenie tego terminu, które nie może przekroczyć dwóch dodatkowych tygodni, oraz je zatwierdzi. Organ regulacyjny musi być w stanie egzekwować takie żądania za pomocą 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.

9. Obowiązkiem organu regulacyjnego jest rozpatrywanie wszelkich skarg, występowanie, w stosownych przypadkach, o udzielenie odpowiednich informacji i rozpoczynanie konsultacji ze wszystkimi właściwymi stronami w ciągu jednego miesiąca od otrzymania skargi. Podejmuje on decyzje w odniesieniu do każdej skargi, podejmuje działania w celu naprawy sytuacji oraz informuje właściwe strony o swojej decyzji wraz z uzasadnieniem we wcześniej ustalonym, rozsądnym terminie, a w każdym razie nie później niż w ciągu sześciu tygodni od otrzymania wszystkich odpowiednich 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 dyskryminacyjnego traktowania wnioskodawców, zakłócenia rynku i wszelkich innych przejawów niepożądanego rozwoju sytuacji na tych rynkach, szczególnie w odniesieniu do ust. 1 lit. a)–g).

Decyzja organu regulacyjnego jest wiążąca

jednego miesiąca, chyba że, w wyjątkowych okolicznościach, organ regulacyjny zgodzi się na ograniczone w czasie przedłużenie tego terminu, które nie może przekroczyć dwóch dodatkowych tygodni, oraz je zatwierdzi. Organ regulacyjny musi być w stanie egzekwować takie żądania za pomocą 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.

9. Obowiązkiem organu regulacyjnego jest rozpatrywanie wszelkich skarg, występowanie, w stosownych przypadkach, o udzielenie odpowiednich informacji i rozpoczynanie konsultacji ze wszystkimi właściwymi stronami w ciągu jednego miesiąca od otrzymania skargi. Podejmuje on decyzje w odniesieniu do każdej skargi, podejmuje działania w celu naprawy sytuacji oraz informuje właściwe strony o swojej decyzji wraz z uzasadnieniem we wcześniej ustalonym, rozsądnym terminie, a w każdym razie nie później niż w ciągu sześciu tygodni od otrzymania wszystkich odpowiednich 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 dyskryminacyjnego traktowania wnioskodawców, zakłócenia rynku i wszelkich innych przejawów niepożądanego rozwoju sytuacji na tych rynkach, szczególnie w odniesieniu do ust. 1 lit. a)–ga).

Decyzja organu regulacyjnego jest wiążąca

dla wszystkich stron objętych tą decyzją i nie podlega kontroli ze strony innej instancji administracyjnej. Organ regulacyjny ma uprawnienia do egzekwowania swoich decyzji przy pomocy odpowiednich sankcji, w tym kar pieniężnych.

W przypadku *odwołania się od* odmowy przyznania zdolności przepustowej lub od warunków oferty zdolności przepustowej organ regulacyjny potwierdza, że decyzja zarządcy infrastruktury nie wymaga żadnych zmian albo wymaga zmiany tej decyzji zgodnie z określonymi przez siebie wskazówkami.

10. Państwa członkowskie zapewniają, aby decyzje podejmowane przez organ regulacyjny podlegały kontroli sądowej. Odwołanie może mieć skutek zawieszający w stosunku do decyzji organu regulacyjnego jedynie w przypadku, gdy niezwłoczne wykonanie decyzji organu regulacyjnego może przynieść nieodwracalne lub wyraźnie nadmierne szkody wnoszącemu odwołanie. Niniejszy przepis nie narusza uprawnień sądu rozpatrującego odwołanie, przyznanych, w stosownych przypadkach, na mocy prawa konstytucyjnego.

11. Państwa członkowskie zapewniają, aby decyzje podjęte przez organy regulacyjne były publikowane.

12. Organ regulacyjny jest uprawniony do przeprowadzania audytów lub inicjowania audytów zewnętrznych u zarządców infrastruktury, operatorów obiektów infrastruktury usługowej oraz – w stosownych przypadkach – przedsiębiorstw kolejowych, aby sprawdzić przestrzeganie przepisów dotyczących rozdziału rachunkowości określonych w art. 6. W tym zakresie organ regulacyjny jest

dla wszystkich stron objętych tą decyzją i nie podlega kontroli ze strony innej instancji administracyjnej. Organ regulacyjny ma uprawnienia do egzekwowania swoich decyzji przy pomocy odpowiednich sankcji, w tym kar pieniężnych.

W przypadku *zaskarżenia* odmowy przyznania zdolności przepustowej lub od warunków oferty zdolności przepustowej organ regulacyjny potwierdza, że decyzja zarządcy infrastruktury nie wymaga żadnych zmian albo wymaga zmiany tej decyzji zgodnie z określonymi przez siebie wskazówkami. ***Zarządca infrastruktury postępuje zgodnie z decyzją organu regulacyjnego w terminie najpóźniej jednego miesiąca po otrzymaniu powiadomienia o tej decyzji.***

10. Państwa członkowskie zapewniają, aby decyzje podejmowane przez organ regulacyjny podlegały kontroli sądowej. Odwołanie może mieć skutek zawieszający w stosunku do decyzji organu regulacyjnego jedynie w przypadku, gdy niezwłoczne wykonanie decyzji organu regulacyjnego może przynieść nieodwracalne lub wyraźnie nadmierne szkody wnoszącemu odwołanie. Niniejszy przepis nie narusza uprawnień sądu rozpatrującego odwołanie, przyznanych, w stosownych przypadkach, na mocy prawa konstytucyjnego.

11. Państwa członkowskie zapewniają, aby decyzje podjęte przez organy regulacyjne były publikowane.

12. Organ regulacyjny jest uprawniony do przeprowadzania audytów lub inicjowania audytów zewnętrznych u zarządców infrastruktury, operatorów obiektów infrastruktury usługowej oraz – w stosownych przypadkach – przedsiębiorstw kolejowych, aby sprawdzić przestrzeganie przepisów dotyczących rozdziału rachunkowości określonych w art. 6. W tym zakresie organ regulacyjny jest

upoważniony do zwracania się o wszelkie odpowiednie informacje. W szczególności organ regulacyjny jest uprawniony do zwracania się do zarządcy infrastruktury, operatorów obiektów infrastruktury usługowej oraz wszystkich przedsiębiorstw lub innych podmiotów wykonujących lub integrujących różne rodzaje transportu kolejowego lub zarządzanie infrastrukturą, o których mowa w art. 6 ust. 1 i 2 oraz art. 13, o dostarczenie wszystkich lub części informacji na temat rachunkowości wymienionych w załączniku VIII uszczegółowionych w takim stopniu, jaki będzie uznany za konieczny i proporcjonalny.

Bez uszczerbku dla kompetencji organów odpowiedzialnych za kwestie dotyczące pomocy przyznawanej przez państwo, organ regulacyjny może również wyciągać ze sprawozdań wnioski dotyczące kwestii związanych z pomocą państwa, które zgłasza tym organom.

13. Komisja jest uprawniona do przyjęcia aktów delegowanych zgodnie z art. 60, dotyczących pewnych zmian załącznika VIII. Załącznik VIII może zatem zostać zmieniony, aby dostosować go do rozwoju praktyk rachunkowości i kontroli lub uzupełnić go o dodatkowe elementy niezbędne do zweryfikowania rozdziału rachunkowości.

## **Poprawka 80**

### **Wniosek dotyczący dyrektywy**

#### **Artykuł 1 – punkt 8 f (nowy)**

Dyrektywa 2012/34/UE

Artykuł 57 – ustęp 9 a (nowy)

*Tekst proponowany przez Komisję*

upoważniony do zwracania się o wszelkie odpowiednie informacje. W szczególności organ regulacyjny jest uprawniony do zwracania się do zarządcy infrastruktury, operatorów obiektów infrastruktury usługowej oraz wszystkich przedsiębiorstw lub innych podmiotów wykonujących lub integrujących różne rodzaje transportu kolejowego lub zarządzanie infrastrukturą, o których mowa w art. 6 ust. 1 i 2 oraz art. 13, o dostarczenie wszystkich lub części informacji na temat rachunkowości wymienionych w załączniku VIII uszczegółowionych w takim stopniu, jaki będzie uznany za konieczny i proporcjonalny.

Bez uszczerbku dla kompetencji organów odpowiedzialnych za kwestie dotyczące pomocy przyznawanej przez państwo, organ regulacyjny może również wyciągać ze sprawozdań wnioski dotyczące kwestii związanych z pomocą państwa, które zgłasza tym organom.

13. Komisja jest uprawniona do przyjęcia aktów delegowanych zgodnie z art. 60, dotyczących pewnych zmian załącznika VIII. Załącznik VIII może zatem zostać zmieniony, aby dostosować go do rozwoju praktyk rachunkowości i kontroli lub uzupełnić go o dodatkowe elementy niezbędne do zweryfikowania rozdziału rachunkowości.

*Poprawka*

**8f) w art. 57 dodaje się ustęp w brzmieniu:**

**„9a. Jeżeli wnioskodawca uważa, że decyzja zarządcy infrastruktury utrudnia**

*rozwój przewozów międzynarodowych, może zwrócić się z tą sprawą do sieci organów regulacyjnych z wnioskiem o zaopiniowanie. Zainteresowany krajowy organ regulacyjny jest jednocześnie powiadamiany o takim odwołaniu się do sieci. Sieć zwraca się z wnioskiem o wyjaśnienia – w stosownych przypadkach do zarządcy infrastruktury, a w każdym przypadku do zainteresowanego krajowego organu regulacyjnego. Sieć opiniuje następnie sprawę, publikuje swoją opinię i powiadamia o niej zainteresowany krajowy organ regulacyjny.*

*Sieć organów regulacyjnych przedstawia Komisji roczne sprawozdanie z działalności. Komisja zdaje sprawozdanie Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.*

*W terminie jednego roku od wejścia w życie niniejszej dyrektywy, ale nie później niż do dnia 31 grudnia 2019 r., Komisja przyjmuje wniosek ustawodawczy ustanawiający europejski organ regulacyjny i nadaje mu osobowość prawną oraz przyznaje funkcję nadzorczą i arbitrażową, umożliwiające mu rozstrzyganie sporów o charakterze transgranicznym, jak również funkcję organu odwoławczego od decyzji krajowych organów regulacyjnych. Ten nowy organ zastępuje europejską sieć organów regulacyjnych.”;*

## **Poprawka 81**

### **Wniosek dotyczący dyrektywy**

#### **Artykuł 1 – punkt 9**

Dyrektywa 2012/34/UE

Artykuł 63 – ustęp 1 – akapit pierwszy

*Tekst proponowany przez Komisję*

1. Do dnia 31 grudnia 2024 r. Komisja dokona oceny skutków niniejszej dyrektywy dla sektora kolejowego i

*Poprawka*

1. Do dnia 31 grudnia 2024 r. Komisja dokona oceny skutków niniejszej dyrektywy dla sektora kolejowego i

przedstawi Parlamentowi Europejskiemu, Radzie, Europejskiemu Komitetowi Ekonomiczno-Społecznemu i Komitetowi Regionów sprawozdanie na temat jej wykonania.

przedstawi Parlamentowi Europejskiemu, Radzie, Europejskiemu Komitetowi Ekonomiczno-Społecznemu i Komitetowi Regionów sprawozdanie na temat jej wykonania. ***Ocena ta uwzględnia opinie wyrażone przez europejski organ regulacyjny na temat tego, czy utrzymują się praktyki dyskryminacyjne lub innego rodzaju zakłócenia konkurencji, a także opinie partnerów społecznych wyrażone w ramach odpowiedniego unijnego komitetu ds. dialogu społecznego.***

## **Poprawka 82**

### **Wniosek dotyczący dyrektywy**

#### **Artykuł 1 – punkt 9**

Dyrektywa 2012/34/UE

Artykuł 63 – ustęp 1 – akapit drugi

*Tekst proponowany przez Komisję*

W tym samym terminie ***Komisja*** ocenia, czy ***w odniesieniu do zarządców infrastruktury będących częścią przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo*** utrzymują się praktyki dyskryminacyjne lub inne formy zakłóceń konkurencji. W stosownych przypadkach Komisja proponuje nowe środki ustawodawcze.

*Poprawka*

W tym samym terminie ***europejski organ regulacyjny*** ocenia, czy utrzymują się praktyki dyskryminacyjne lub inne formy zakłóceń konkurencji ***i publikuje zalecenia dotyczące dalszych środków polityki.*** W stosownych przypadkach Komisja proponuje nowe środki ustawodawcze ***w oparciu o wspomniane zalecenia.***

## **Poprawka 83**

### **Wniosek dotyczący dyrektywy**

#### **Artykuł 1 – punkt 9 a (nowy)**

Dyrektywa 2012/34/UE

Artykuł 63 – ustęp 1 – akapit drugi a (nowy)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

***9a) w art. 63 ust. 1 dodaje się akapit w brzmieniu:***

***„Nie później niż 18 miesięcy od wejścia w życie niniejszej dyrektywy Komisja ocenia wpływ na rozwój rynku pracy dla***

*kolejowego personelu pokładowego i w stosownych przypadkach proponuje nowe środki ustawodawcze dotyczące certyfikacji takiego kolejowego personelu pokładowego.”;*

## **Poprawka 84**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**

**Artykuł 1 a (nowy)**

Rozporządzenie (WE) nr 1371/2007

Artykuł 2 – ustęp 3

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*Artykuł 1a*

*W rozporządzeniu (WE) 1371/2007 wprowadza się następujące zmiany:*

*W art. 2 ust. 3 otrzymuje brzmienie:*

*„3. Z wejściem w życie niniejszego rozporządzenia art. 9, 10, 11, 12, 19, 20 ust. 1 i art. 26 mają zastosowanie do wszystkich usług pasażerskich w całej Unii.”*

*Uzasadnienie*

*Niniejsza zmiana rozporządzenia (WE) nr 1371/2007 jest niezbędna w celu dostosowania tego tekstu do nowych przepisów dotyczących sprzedaży biletów i wykorzystania systemów informatycznych. Są one wyrażone w art. 9 i 10 rozporządzenia 1371/2007. Podczas gdy art. 9 ma już obecnie zastosowanie, państwa członkowskie mogłyby przyznać tymczasowe zwolnienie ze stosowania art. 10. W celu stworzenia spójnej sytuacji prawnej jego transpozycja powinna być obowiązkowa.*

## **Poprawka 85**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**

**Artykuł 3 – ustęp 1**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

1. Niniejsza dyrektywa wchodzi w życie następnego dnia po jej opublikowaniu w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej.

1. Niniejsza dyrektywa wchodzi w życie następnego dnia po jej opublikowaniu w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej.  
***Zostaje udostępniona w wersji***



*skonsolidowanej, wraz z dyrektywą 2012/34/UE, do której wprowadza zmiany, w terminie trzech miesięcy od daty jej publikacji.*

## **Poprawka 86**

### **Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 3 – ustęp 2**

*Tekst proponowany przez Komisję*

2. Artykuł 1 pkt 5–8 stosuje się od dnia 1 stycznia 2018 r. [celem umożliwienia stosowania rozkładu jazdy obowiązującego od dnia 14 grudnia 2019 r.].

*Poprawka*

2. Artykuł 1 pkt 5–8 stosuje się od dnia 1 stycznia 2018 r. [celem umożliwienia stosowania rozkładu jazdy obowiązującego od dnia 14 grudnia 2019 r.].

***Do dnia, od którego stosowany będzie pkt 5, oraz bez uszczerbku dla usług przewozów międzynarodowych państwa członkowskie nie są zobligowane do zapewnienia prawa dostępu przedsiębiorstwom kolejowym oraz oddziałom bezpośrednio lub pośrednio im podlegającym, prowadzącym działalność na terytorium państwa członkowskiego, w którym prawa dostępu tego typu nie są przyznawane.***

## UZASADNIENIE

### **I. Wniosek Komisji**

W ostatnim dziesięcioleciu trzy „pakiety kolejowe” miały stopniowo otwierać rynki krajowe i zwiększyć konkurencyjność oraz interoperacyjność kolei. Jednak udział transportu kolejowego w przewozach wewnątrzunijnych pozostał niewielki i nadal istnieje wiele barier technicznych. Czwarty pakiet kolejowy ma być ukierunkowany na przeszkody ograniczające skuteczność rynków kolejowych, aby poprawić wyniki funkcjonowania sektora i utworzyć jednolity europejski obszar kolejowy.

Jeżeli chodzi o omawiany wniosek, Komisja stwierdza, że pozostałe przeszkody dotyczą przede wszystkim dostępu do rynku krajowych przewozów pasażerskich, co ogranicza rozwój sektora i stwarza różnice między tymi państwami członkowskimi, które otworzyły swoje rynki, a tymi, które tego nie uczyniły.

Drugą grupę problemów stanowią kwestie związane z zasadami działania zarządców infrastruktury. Ponieważ zarządcy infrastruktury stanowią naturalne monopole, nie zawsze reagują oni na potrzeby rynku i jego użytkowników, a tym samym mają negatywny wpływ na wyniki funkcjonowania całego sektora. W wielu państwach członkowskich nie mogą oni wykonywać swoich zadań, ponieważ ich funkcje są rozdzielone między różne organy. Należy również poprawić współpracę transgraniczną między zarządcami infrastruktury.

Dodatkowo wiele barier utrudniających wejście na rynek wynika z sytuacji, w których zarządzanie infrastrukturą i działalność przewozowa stanowią część tej samej zintegrowanej struktury. W takim przypadku może dochodzić do konfliktu interesów zarządców infrastruktury, co może prowadzić do dyskryminacji w udostępnianiu infrastruktury względem innych przedsiębiorstw kolejowych.

Wreszcie zintegrowane struktury znacznie utrudniają egzekwowanie rozdziału rachunkowości między zarządzaniem infrastrukturą a świadczeniem usług przewozowych. Organom regulacyjnym trudno jest kontrolować przepływy finansowe między spółką dominującą a spółkami zależnymi. Praktyki wewnętrznego subsydiowania i transfery środków publicznych przeznaczonych dla zarządcy infrastruktury w celu finansowania działalności prowadzonej na zasadach konkurencyjnych stanowią nie tylko poważną barierę utrudniającą wejście na rynek nowym podmiotom, lecz również niezgodne z prawem wykorzystanie pomocy państwa.

### **II. Uwagi sprawozdawcy**

Sprawozdawca zgadza się z ogólnym celem Komisji, jakim jest utworzenie jednolitego europejskiego obszaru kolejowego. Udział kolei w porównaniu z innymi rodzajami transportu powinien wzrosnąć, a UE powinna wyznaczyć sobie ambitny cel przywrócenia niezawodności i atrakcyjności kolei jako środka transportu. Liberalizacja nie powinna jednak być celem samym w sobie, lecz należy traktować ją jako użyteczne narzędzie służące utworzeniu bardziej konkurencyjnego sektora świadczącego usługi wysokiej jakości. Otwarcie rynku muszą towarzyszyć rygorystyczne przepisy dotyczące praw pasażerów w zakresie przeznaczonych dla nich informacji i sprzedaży biletów oraz zastrzeżone przepisy

socjalne dotyczące pracowników kolei.

Konieczne jest również zapewnienie właściwej równowagi między otwarciem rynku a ochroną obowiązków świadczenia usługi publicznej w poszczególnych państwach członkowskich. Należy uniemożliwić wybór linii atrakcyjnych z handlowego punktu widzenia, a także systematyczne zamykanie mniej dochodowych linii.

Jeśli chodzi o wniosek Komisji w jego obecnej formie, sprawozdawca uważa, że szczególną uwagę należy zwrócić na kwestie przedstawione poniżej.

### **1. Otwarcie rynku a umowy o świadczenie usług publicznych – bardziej „wyważone podejście”**

Świadczenie usług w warunkach otwartego dostępu powinno być możliwe w przypadku braku obowiązku świadczenia usługi publicznej. Jeżeli jednak usługi świadczone są na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych, otwieranie rynku powinno następować bardziej stopniowo niż przewiduje to Komisja. Istotne jest uwzględnienie zróżnicowania sieci pod względem wielkości i zagęszczenia oraz różnorodności struktur organizacyjnych w państwach członkowskich. Państwa członkowskie mają różne doświadczenia związane z procesem otwierania rynku, a zatem należy zapewnić im wystarczające możliwości elastycznej organizacji ich sieci w taki sposób, aby można było stworzyć optymalną kombinację usług świadczonych w warunkach otwartego dostępu i usług świadczonych na podstawie umów o świadczenie usług publicznych w celu zapewnienia wysokiej jakości usług dla wszystkich pasażerów. W związku z tym państwa członkowskie powinny mieć możliwość wyboru spośród większej liczby wariantów, aby zapewnić właściwą równowagę między otwartym dostępem a obowiązkiem świadczenia usługi publicznej.

Zgodnie z wnioskiem Komisji przedsiębiorstwa kolejowe mają obecnie dostęp do sieci kolejowej w całej UE do celów świadczenia wszelkiego rodzaju usług przewozowych – przewozu towarów lub pasażerów, przewozów krajowych lub międzynarodowych. Państwa członkowskie mogą ograniczyć ten otwarty dostęp w celu ochrony połączeń obsługiwanych na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych, jeżeli na równowagę ekonomiczną tej umowy wpływ miałyby usługi świadczona w warunkach otwartego dostępu. Odpowiedni test równowagi ekonomicznej przeprowadza organ regulacyjny, który może następnie zażądać zmiany nowej usługi, a nawet ją zablokować.

Oprócz tego powinno być również możliwe ograniczenie otwartego dostępu w przypadkach, w których umowa o świadczenie usług publicznych została zawarta w drodze konkurencyjnej procedury przetargowej, a zatem nadaje ona podmiotowi, z którym zawarto umowę, wyłączne prawo wykonywania przewozów kolejowych bez konieczności przeprowadzenia testu równowagi ekonomicznej. Procedura ta nadal gwarantuje wystarczający poziom konkurencyjności ze względu na organizację procedury przetargowej. Jednocześnie zapewnia ona właściwym organom i dostawcy usług publicznych większą pewność planowania po uruchomieniu połączenia. Wariant „wyważonego podejścia” umożliwiłby również państwom członkowskim i właściwym organom stopniowe zapoznanie się z procedurą przetargową. Jeżeli dane państwo członkowskie postanowi ograniczyć prawo otwartego dostępu, nie ma to wpływu na prawo międzynarodowego kabotażu, chyba że narażona byłaby równowaga ekonomiczna danej umowy o świadczenie usług publicznych.

Konieczne jest doprecyzowanie definicji kryteriów testu równowagi ekonomicznej oraz określenie lepszych wytycznych zapewniających jednolite stosowanie tego testu w państwach członkowskich.

## **2. Lepsze zarządzanie sektorem kolejowym**

Na tym etapie sprawozdawca nie proponuje istotnych zmian w przepisach dotyczących niezależności zarządcy infrastruktury. Ogólnie rzecz biorąc, im silniejszy jest organ regulacyjny, tym elastyczniejsze mogą być warunki dotyczące struktury przedsiębiorstw zintegrowanych pionowo. Przepisy dotyczące organizacji systemów informatycznych i transferu pracowników są zbyt rygorystyczne, a przedsiębiorstwom zintegrowanym można zapewnić większą swobodę w ustalaniu stosownych zasad pod nadzorem organu regulacyjnego. Wyklucza to jednak większą elastyczność w przypadku przejrzystości finansowej między poszczególnymi podmiotami wchodzącymi w skład takiej zintegrowanej struktury. Sprawozdawca nie chciałby zatem zmieniać odpowiednich przepisów zaproponowanych przez Komisję.

Zaproponowano dodatkowe zwiększenie kompetencji organu regulacyjnego, który ma uprawnienia w zakresie wcześniejszego zatwierdzania opłat ustalonych przez zarządcę infrastruktury, jeżeli zarządca należy do przedsiębiorstwa zintegrowanego. Sprawozdawca pragnie podkreślić, że wszystkie państwa członkowskie muszą dopilnować, aby organ regulacyjny posiadał zdolności organizacyjne pod względem zasobów ludzkich i środków materialnych, które są niezbędne do wykonania jego funkcji określonych w art. 56 dyrektywy 2012/34/UE.

W przypadku całkowitego rozdziału zarządcy infrastruktury od przedsiębiorstw kolejowych korzystne może być umożliwienie im współpracy przy konkretnych projektach, które skutkowałyby lepszym zarządzaniem infrastrukturą i lepszymi usługami w zakresie przewozów towarowych i pasażerskich. Taka współpraca lub porozumienie powinny być ograniczone czasowo, podlegać nadzorowi organu regulacyjnego i nie powinny zagrażać niezależności zarządcy infrastruktury. Powinny służyć do ustalania praktycznych zasad w celu rozwiązania konkretnych problemów, takich jak poprawa organizacji ruchu w części infrastruktury, w której często zdarzają się opóźnienia.

## **3. Prawa pasażerów – utworzenie właściwego bezpośredniego systemu biletowego**

Przepisy dotyczące praw pasażerów zawarte w rozporządzeniu (WE) nr 1371/2007<sup>3</sup> są krokiem w dobrym kierunku. Niestety są one zbyt mało rygorystyczne, aby mogły wywrzeć widoczny wpływ na rozwój ogólnounijnego bezpośredniego systemu biletowego. Sektor obecnie opracowuje rozwiązania, lecz po ich udostępnieniu pozostaną one nieobowiązkowe. Z punktu widzenia praw pasażerów jest to niewystarczające. Sprawozdawca proponuje, aby do 2020 r. rozwój takich usług stał się obowiązkowy w każdym państwie członkowskim. Termin ten umożliwiłby sektorowi wykorzystanie systemu dobrowolnego, obecnie opracowywanego pod auspicjami ERA.

<sup>3</sup> ROZPORZĄDZENIE (WE) nr 1371/2007 PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY z dnia 23 października 2007 r. dotyczące praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym.

Jeśli chodzi o zintegrowaną sprzedaż biletów, rozwiązania należy opracowywać równolegle, z uwzględnieniem użyteczności takich systemów zwłaszcza dla przewozów lokalnych i regionalnych.

Sprawozdawca uważa, że dane dotyczące rozkładów jazdy powinny zostać udostępnione osobom trzecim, aby można je było wykorzystać do opracowania innowacyjnych rozwiązań dotyczących planowania podróży itd.

#### **4. Zaostrzenie przepisów socjalnych**

Dalszemu otwieraniu rynku i większej konkurencji musi towarzyszyć zaostrzenie przepisów socjalnych w celu ograniczenia negatywnych skutków dla pracowników kolei. Konkurencja nie powinna prowadzić do dumpingu socjalnego. Przedsiębiorstwa kolejowe powinny być zobowiązane do przestrzegania wszystkich obowiązujących przepisów dotyczących warunków socjalnych i warunków pracy, a ich nieprzestrzeganie powinno mieć negatywne konsekwencje dla danego podmiotu. Sprawozdawca proponuje dodanie do wymogów warunkujących otrzymanie licencji zobowiązania przedsiębiorstw do przestrzegania wzorcowych układów zbiorowych obowiązujących w państwach członkowskich, w których przedsiębiorstwo kolejowe zamierza prowadzić działalność.

Należy podjąć nowe próby ustalenia certyfikacji personelu pokładowego zgodnie z początkowym wnioskiem Komisji z 2004 r., którego jednak wówczas nie poparła Rada. Ponieważ spodziewany jest wzrost ruchu międzynarodowego, należy ustalić ogólnounijne minimalne wymogi dla personelu pokładowego na wzór wymogów uzgodnionych dla maszynistów. Komisja powinna zapewnić prawidłowe i pełne egzekwowanie dyrektywy Rady 2005/47/WE przez państwa członkowskie.

Wreszcie, w celu zapewnienia równych szans również w dziedzinie warunków pracy, na szczeblu UE należy ustanowić stały dialog społeczny w celu zapewnienia poszanowania praw socjalnych i wysokiego poziomu kwalifikacji zawodowych pracowników kolei.

#### **5. Doprecyzowanie roli europejskiej sieci zarządców infrastruktury**

Proponowana europejska sieć zarządców infrastruktury jest z pewnością przydatnym sposobem zwiększenia transgranicznej współpracy zarządców infrastruktury. W tym przypadku brakuje jednak precyzji i szczegółowości. W związku z tym zaproponowano dodatkowe elementy i doprecyzowania w odniesieniu do współpracy między korytarzami sieci TEN-T i kolejowymi korytarzami towarowymi, a także – w stosownych przypadkach – udziału krajowych organów ds. bezpieczeństwa i ERA oraz roli Komisji w sieci.

## OPINIA MNIEJSZOŚCI

zgodnie z art. 52 ust. 3 Regulaminu

dotycząca projektu sprawozdania w sprawie  
zmiany dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/WE  
z dnia 21 listopada 2012 r. w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru  
kolejowego  
w odniesieniu do otwarcia rynku krajowych kolejowych przewozów pasażerskich  
oraz zarządzania infrastrukturą kolejową

Komisja Transportu i Turystyki  
Sprawozdawca: Saïd El Khadraoui

*Przedstawiona przez: Jacky Hénin, Jaromíra Kohlicecka i Sabine Wils w imieniu GUE-NGL*

mając na uwadze, że pierwsze trzy pakiety kolejowe doprowadziły do wzrostu kosztów dla użytkowników, dramatycznego spadku tonażu przewozów towarowych oraz do pogorszenia się warunków pracy pracowników sektora kolei,

mając na uwadze, że nie przeprowadzono jeszcze żadnej poważnej oceny poprzednich pakietów kolejowych,

uważa, że czwarty pakiet kolejowy zagraża interesom użytkowników pod kątem kosztów, bezpieczeństwa i dostępności;

uważa, że rozdzielenie zarządców infrastruktury od operatorów transportu prowadzi do używania przychodów do wypłacania dywidend akcjonariuszom zamiast inwestować w niezbędne wzmocnienie sieci kolejowej;

uważa, że ograniczenie, a po okresie przejściowym nawet zabronienie bezpośredniego zawierania umów transportowych blokuje prawo władz lokalnych do decydowania o tym, jak zorganizować ich własne publiczne usługi przewozowe, co jest prawem zagwarantowanym na mocy protokołu 26 do TUE; uważa też, że obowiązek odwołania się do otwartej procedury przetargowej będzie stanowił dla władz lokalnych niepotrzebne obciążenie finansowe;

uważa, że czwarty pakiet kolejowy pogorszy warunki pracy pracowników sektora kolei oraz jest zdania, że wywieranie nacisku na pracowników sektora kolei stanowi zagrożenie dla bezpieczeństwa nas wszystkich;

odrzuca w związku z tym cały czwarty pakiet kolejowy, który promuje destrukcyjną logikę liberalizacji.

20.11.2013

## **OPINIA KOMISJI ZATRUDNIENIA I SPRAW SOCJALNYCH**

dla Komisji Transportu i Turystyki

w sprawie wniosku dotyczącego dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającej dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE z dnia 21 listopada 2012 r. w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego w odniesieniu do otwarcia rynku krajowych kolejowych przewozów pasażerskich oraz zarządzania infrastrukturą kolejową  
(COM(2013)0029 – C7-0025/2013 – 2013/0029(COD))

Sprawozdawca komisji opiniodawczej: Frédéric Daerden

### **ZWIĘZŁE UZASADNIENIE**

Różne formy liberalizacji sektora usług, jakie Unia Europejska wprowadza od dziesięcioleci, w tym w sektorze transportu kolejowego, wynikają z wykonania przepisów art. 26 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, stanowiąc element składowy jego projektu.

Chęć stworzenia wspólnego rynku nie powinna być celem samym w sobie, lecz służyć raczej obniżeniu kosztów usług ponoszonych przez konsumentów, przy jednoczesnym utrzymaniu wysokiej jakości ogólnodostępnych usług.

Z perspektywy czasu wydaje się, że poszczególne próby liberalizacji sektorów, których obsługę zapewniali zwyczajowo operatorzy publiczni w oparciu o krajowe monopole, nie spełniły tego dwójakiego celu.

W samym sektorze transportu kolejowego powodami do niezadowolenia są na przykład:

- w międzynarodowym transporcie pasażerskim, otwartym na konkurencję od 2010 r., wzrost konkurencji doprowadził jedynie do nieznacznego obniżenia kosztów i likwidacji starych linii transgranicznych, które nie działały w oparciu o model linii szybkiej. Ponadto nie odnotowano w tym sektorze oczekiwanego wzrostu, w związku z czym udział w rynku musi opierać się bardziej na planie intermodalnym niż intramodalnym;
- w odniesieniu do krajowego transportu pasażerskiego w Wielkiej Brytanii, państwie członkowskim o najbardziej zaawansowanych przepisach w sprawie liberalizacji: EKES podkreśla istniejące przejawy niezadowolenia brytyjskich użytkowników i

powracającą potrzebę ingerencji państwa w integrację sektora (taryfy, dystrybucja, rozkład jazdy itp.);

- w zakresie krajowego transportu pasażerskiego w całej Unii wszczęto co najmniej 15 postępowań w sprawie uchybienia zobowiązaniom państwa członkowskiego w związku niewłaściwą transpozycją, co świadczy o zbyt szybkim tempie tej liberalizacji, która – aby przyczynić się do realizacji europejskiego projektu – powinna odbywać się bez naruszania krajowych modeli, które były dla obywateli wzorem jakości przez wiele dziesiątek lat.

W związku z powyższym sprawozdawca uważa, że nie wykazano konieczności pogłębienia liberalizacji sektora kolejowego transportu pasażerskiego, i dąży poprzez zgłoszone poprawki do złagodzenia – zgodnie z następującymi założeniami – ewentualnych negatywnych skutków liberalizacji dla obywateli, a zwłaszcza pracowników sektora:

- jak najbardziej zintegrowane zarządzanie: choć rygorystyczny rozdział zarządu infrastrukturą od przewoźników opiera się na konkurencji, to obawy, jakie wzbudza on wśród organizacji użytkowników, związków zawodowych sektora lub operatorów „tradycyjnych”, skłaniają sprawozdawcę do rozważenia tej kwestii. Rozdział ten najprawdopodobniej doprowadzi do minimalnego połączenia zasobów przy jednoczesnym wzroście inwestycji i biurokracji, ze szkodą dla jakości usług i bezpieczeństwa użytkowników. Sprawozdawca postanowił więc przyznać krajowemu organowi regulacyjnemu jak największą swobodę w tej kwestii, zgodnie z orzeczeniem Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej z dnia 28 lutego 2013 r.;
- jak największa swoboda państw członkowskich przy wyborze między przetargiem a bezpośrednim powierzeniem usługi publicznej poprzez znaczne podwyższenie pułapów;
- wprowadzenie w krajowych planach transportu publicznego zrównoważonego pod względem społecznym i środowiskowym przepisów dotyczących ochrony użytkowników, pracowników i środowiska, ułatwiając tym samym zawarcie tych kryteriów jakościowych, społecznych i środowiskowych w przetargach;
- zwiększenie ochrony pracowników dzięki dużym możliwościom przesunięcia personelu do nowego przedsiębiorstwa świadczącego usługę publiczną; poprzez zacieśnienie dialogu socjalnego w tych strukturach; poprzez sprecyzowanie prawa socjalnego obowiązującego w stosunku do personelu pokładowego, zwłaszcza w drodze jego certyfikacji; poprzez zwrócenie się do państw członkowskich o wprowadzenie solidarnej odpowiedzialności społecznej oferenta i jego podwykonawców, aby uniknąć dumpingu socjalnego;
- niezbędna wzajemność w zakresie otwarcia rynków między państwami członkowskimi;
- znacznie przedłużony okres przejściowy dla państw członkowskich (do 2029 r.), aby pozostawić decydentom politycznym Unii czas na ocenę z perspektywy czasu i analizę



przed każdym nowym etapem liberalizacji.

## POPRAWKI

Komisja Zatrudnienia i Spraw Socjalnych zwraca się do Komisji Transportu i Turystyki, jako do komisji przedmiotowo właściwej, o naniesienie w swoim sprawozdaniu następujących poprawek:

### Poprawka 1

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Motyw 2 a (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*(2a) Z licznych badań i kwestionariuszy wynika, że w państwach członkowskich, takich jak Szwecja czy Zjednoczone Królestwo, które otworzyły swoje rynki krajowych przewozów pasażerskich, odnotowano wzrost na rynku kolejowym, w tym także większą liczbę zadowolonych pasażerów i pracowników.*

### Poprawka 2

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Motyw 3**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

(3) Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE z dnia 21 listopada 2012 r. w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego ustanawia jednolity europejski obszar kolejowy ze wspólnymi zasadami dotyczącymi zarządzania przedsiębiorstwami kolejowymi i zarządcami infrastruktury, finansowania infrastruktury i opłat za korzystanie z niej,

(3) Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE z dnia 21 listopada 2012 r. w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego ustanawia jednolity europejski obszar kolejowy ze wspólnymi zasadami dotyczącymi zarządzania przedsiębiorstwami kolejowymi i zarządcami infrastruktury, finansowania infrastruktury i opłat za korzystanie z niej,

warunków dostępu do infrastruktury kolejowej i usług oraz nadzoru regulacyjnego nad rynkiem kolejowym. Wprowadzenie wszystkich tych elementów umożliwi obecnie pełne otwarcie unijnego rynku kolejowego i zreformowanie zasad działania zarządców infrastruktury w celu zapewnienia równego dostępu do infrastruktury.

warunków dostępu do infrastruktury kolejowej i usług oraz nadzoru regulacyjnego nad rynkiem kolejowym. Wprowadzenie wszystkich tych elementów umożliwi obecnie pełne otwarcie unijnego rynku kolejowego i zreformowanie zasad działania zarządców infrastruktury w celu zapewnienia równego dostępu do infrastruktury **w celu poprawy jakości usług kolejowych w całej Europie przy jednoczesnym wprowadzeniu zabezpieczeń w zakresie norm społecznych i warunków zatrudnienia.**

### Poprawka 3

Wniosek dotyczący dyrektywy  
Motyw 4 a (nowy)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

***(4a) Organizacja własnych rynków pracy dla pracowników sektora kolei leży w gestii państw członkowskich. Powinny one jednak dopilnować, aby sposób organizacji tego rynku pracy nie szkodził jakości świadczonych usług. W przepisach prawa Unii określono już przejrzyste ramy ochrony pracowników kolei.***

### Poprawka 4

Wniosek dotyczący dyrektywy  
Motyw 5

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

***(5) Lepszą koordynację między zarządcami infrastruktury a przedsiębiorstwami kolejowymi należy zapewnić poprzez ustanowienie komitetu koordynacyjnego, aby osiągnąć efektywne zarządzanie infrastrukturą oraz***

***skreślony***

*korzystanie z niej.*

#### *Uzasadnienie*

*Niniejszy motyw nie wnosi żadnej wartości dodanej do ostatecznej wersji tekstu. Stanowi on jedynie przypomnienie załączonej do przekształconej wersji dyrektywy klauzuli rendez-vous, której skutkiem jest obecny wniosek Komisji.*

#### **Poprawka 5**

##### **Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 7**

*Tekst proponowany przez Komisję*

(7) Kwestie transgraniczne powinny być skutecznie wspólnie rozwiązywane przez zarządców infrastruktury poszczególnych państw członkowskich poprzez ustanowienie europejskiej sieci zarządców infrastruktury.

*Poprawka*

(7) ***Konieczne jest usprawnienie i zacieśnienie współpracy transgranicznej między zarządcami infrastruktury.*** Kwestie transgraniczne powinny być skutecznie wspólnie rozwiązywane przez zarządców infrastruktury poszczególnych państw członkowskich poprzez ustanowienie europejskiej sieci zarządców infrastruktury.

#### **Poprawka 6**

##### **Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 9 a (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

***(9a) Przedsiębiorstwa zintegrowane pionowo nigdy nie są w stanie zapewnić niezbędnej niezależności między zarządcą infrastruktury a przedsiębiorstwem kolejowym. Struktura ta może w związku z tym prowadzić do wewnętrznego subsydiowania, co hamuje rozwój równych szans i prowadzi do zakłócenia konkurencji.***

## **Poprawka 7**

**Wniosek dotyczący dyrektywy  
Motyw 12 a (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

***(12a) W procesie otwierania rynku usług krajowego transportu pasażerskiego należy poważnie uwzględnić kwestię poprawy bezpieczeństwa kolei, w szczególności w odniesieniu do reformy dotychczasowych zintegrowanych struktur, aby uniknąć wprowadzania dodatkowych obciążeń administracyjnych utrudniających utrzymanie i poprawę bezpieczeństwa.***

## **Poprawka 8**

**Wniosek dotyczący dyrektywy  
Motyw 13 a (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

***(13a) Biorąc pod uwagę zróżnicowanie sieci pod względem wielkości i zagęszczenia oraz różnorodność organizacyjnych struktur władz krajowych i lokalnych lub regionalnych, a także ich własne doświadczenia związane z procesem otwierania rynku, poszczególnym państwom członkowskim muszą być zapewnione wystarczające możliwości elastycznej organizacji ich sieci w taki sposób, aby można było stworzyć optymalną kombinację usług świadczonych w warunkach otwartego dostępu i usług świadczonych na podstawie umów o świadczenie usług publicznych w celu zagwarantowania wszystkim pasażerom łatwo dostępnej wysokiej jakości usług.***

## Poprawka 9

### Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 14

*Tekst proponowany przez Komisję*

(14) Przyznanie unijnym przedsiębiorstwom kolejowym prawa dostępu do infrastruktury kolejowej we wszystkich państwach członkowskich w celu wykonywania krajowych przewozów pasażerskich może mieć wpływ na organizację i finansowanie kolejowych przewozów pasażerskich świadczonych na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych. Państwa członkowskie powinny mieć możliwość ograniczania takiego prawa dostępu w przypadku, gdyby stanowiło zagrożenie dla równowagi ekonomicznej tych umów o świadczenie usług publicznych oraz gdyby zatwierdzenie wydał właściwy organ regulacyjny.

*Poprawka*

(14) Przyznanie unijnym przedsiębiorstwom kolejowym prawa dostępu do infrastruktury kolejowej we wszystkich państwach członkowskich w celu wykonywania krajowych przewozów pasażerskich może mieć wpływ na organizację i finansowanie kolejowych przewozów pasażerskich świadczonych na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych. Państwa członkowskie powinny mieć możliwość ograniczania takiego prawa dostępu w przypadku, gdyby stanowiło zagrożenie dla **jakości usług i dostępności również na oddalonych obszarach lub** równowagi ekonomicznej tych umów o świadczenie usług publicznych oraz gdyby zatwierdzenie wydał właściwy organ regulacyjny.

## Poprawka 10

### Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 18 a (nowy)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

**(18a) Aby określić, czy jakość usługi świadczonej w ramach umowy o świadczenie usług publicznych byłaby zagrożona przez usługę świadczoną w tej samej sieci w ramach swobodnego dostępu, organy regulacyjne muszą wziąć pod uwagę skutki dla sieci, utrzymanie połączeń, punktualność, dostępność, przystępność i możliwość skorzystania z usług świadczonych w ramach umowy o świadczenie usług publicznych.**

## Poprawka 11

### Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 19

*Tekst proponowany przez Komisję*

(19) W celu zwiększenia atrakcyjności usług kolejowych dla pasażerów, państwa członkowskie powinny **mieć możliwość wymagania** od przedsiębiorstw kolejowych wykonujących krajowe przewozy pasażerskie uczestnictwa we wspólnym systemie informacyjnym i zintegrowanym systemie biletowym umożliwiającym sprzedaż biletów, biletów bezpośrednich i rezerwacji. ***W przypadku wprowadzenia takiego systemu należy dopilnować, aby nie prowadził on do zakłóceń rynku ani dyskryminacji między przedsiębiorstwami kolejowymi.***

*Poprawka*

(19) W celu zwiększenia atrakcyjności usług kolejowych dla pasażerów, państwa członkowskie powinny **wymagać** od przedsiębiorstw kolejowych wykonujących krajowe przewozy pasażerskie uczestnictwa we wspólnym systemie informacyjnym i zintegrowanym systemie biletowym umożliwiającym sprzedaż biletów, biletów bezpośrednich i rezerwacji ***z uwzględnieniem wszystkich wymogów społecznych. System biletowy nie powinien stwarzać barier dla osób niepełnosprawnych, starszych, rodzin lub osób potrzebujących specjalnej opieki.***

## Poprawka 12

### Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 19 a (nowy)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

***(19a) Z myślą o utworzeniu jednolitego europejskiego obszaru kolejowego oraz biorąc pod uwagę konkurencję w tym sektorze, Komisja czynnie wspiera dialog społeczny na szczeblu Unii i zachęca do niego, aby zapewnić pracownikom kolei większą i trwałą ochronę przed niepożądanymi skutkami otwarcia rynku, zagwarantować, że warunki pracy w sektorze nie pogorszą się, oraz aby dopracować wspólne rozwiązania w odniesieniu do wyzwań wynikających z wdrożenia czwartego pakietu kolejowego. W tym kontekście trzeba zwrócić szczególną uwagę na wpływ obciążenia psychospołecznego, jaki zmiana ta będzie***

*miała na objęty nią personel. W tym celu należy wprowadzić warunki otwarcia rynków obejmujące zwłaszcza stosowanie przez państwa członkowskie układów zbiorowych obowiązujących na ich terytorium.*

### **Poprawka 13**

#### **Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 19 b (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*(19b) Komisja dopilnowuje, by państwa członkowskie w pełni i prawidłowo egzekwowały przepisy dyrektywy Rady 2005/47/WE z dnia 18 lipca 2005 r. w sprawie umowy między Stowarzyszeniem Kolei Europejskich (CER) a Europejską Federacją Pracowników Transportu (ETF) w sprawie niektórych aspektów warunków pracy pracowników wykonujących pracę w trasie uczestniczących w świadczeniu interoperacyjnych usług transgranicznych w sektorze kolejowym<sup>1</sup>, zwłaszcza ich bezpieczeństwa.*

---

<sup>1</sup> Dz.U. L 195 z 27.7.2005, s. 15.

### **Poprawka 14**

#### **Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 19 c (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*(19c) Przedsiębiorstwa kolejowe i zarządcy infrastruktury powinni ustanowić w ramach własnej kultury bezpieczeństwa „sprawiedliwą kulturę” w celu czynnego zachęcania personelu do zgłaszania wypadków, zdarzeń i potencjalnie wypadkowych zdarzeń*

*związanych z bezpieczeństwem bez narażania się na ryzyko kary lub dyskryminacji. Kultura sprawiedliwości umożliwia sektorowi kolejowemu wyciągnięcie wniosków z wypadków, incydentów oraz zdarzeń potencjalnie wypadkowych, a co za tym idzie – poprawę bezpieczeństwa na kolei dla pracowników oraz podróżujących pasażerów.*

## **Poprawka 15**

**Wniosek dotyczący dyrektywy  
Motyw 19 d (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*(19d) Przestrzeganie przepisów dotyczących czasu pracy, jazdy i odpoczynku maszynistów jest niezbędne dla zapewnienia bezpieczeństwa ruchu kolejowego i uczciwej konkurencji. Na otwartym europejskim rynku kolejowym o coraz szerszej działalności transgranicznej przestrzeganie czasu pracy, jazdy i odpoczynku musi być kontrolowane i egzekwowane. Zadanie kontrolowania i egzekwowania tych przepisów należy powierzyć krajowym organom ds. bezpieczeństwa; Komisja powinna natomiast przedstawić wnioski dotyczące przepisów i obowiązkowych regularnych kontroli. Kontrola i egzekwowanie wspomnianych przepisów są jednak możliwe wyłącznie przy użyciu elektronicznego tachografu rejestrującego czas jazdy i odpoczynku maszynistów.*

## **Poprawka 16**

**Wniosek dotyczący dyrektywy  
Motyw 19 e (nowy)**



*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*(19e) Biorąc pod uwagę rozwój jednolitego europejskiego obszaru kolejowego i dalsze otwarcie rynku transportu kolejowego, państwa członkowskie powinny, nie naruszając prawa krajowego i już obowiązujących układów zbiorowych, wykorzystać reprezentatywne układy zbiorowe zawierane między partnerami społecznymi w celu uniknięcia dumpingu socjalnego i nieuczciwej konkurencji.*

### **Poprawka 17**

**Wniosek dotyczący dyrektywy  
Motyw 19 f (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*(19f) Personel pokładowy jest grupą zawodową sektora kolejowego wykonującą zadania związane z bezpieczeństwem. Tradycyjnie wykonuje on zadania operacyjne dotyczące bezpieczeństwa na kolei i jest odpowiedzialny za komfort i bezpieczeństwo pasażerów na pokładzie pociągów. Certyfikacja podobna do certyfikacji maszynistów jest przydatna w celu zagwarantowania wysokiego poziomu kwalifikacji i kompetencji, uznania znaczenia tych grup zawodowych dla zapewniania bezpiecznych usług kolejowych, a także w celu ułatwiania mobilności pracowników.*

### **Poprawka 18**

**Wniosek dotyczący dyrektywy  
Motyw 19 g (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*(19g) Komisja powinna przeprowadzić ocenę wpływu niniejszej dyrektywy na rozwój rynku pracy dla pracowników kolei i w stosownym przypadku zaproponować środki dotyczące certyfikacji kolejowego personelu pokładowego.*

## **Poprawka 19**

**Wniosek dotyczący dyrektywy  
Motyw 19 h (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*(19h) Krajowy organ regulacyjny powinien zatwierdzać zmiany w przepisach dotyczących przesunięcia pracowników lub żądać tych zmian.<sup>0</sup> Może to obejmować wykonanie prawa odmowy przysługującego personelowi objętemu przesunięciem. Podejmując decyzję, organ regulacyjny powinien dążyć do uniemożliwienia przekazania przez zarządcę infrastruktury danych szczególnie chronionych innemu podmiotowi wchodzącemu w skład przedsiębiorstwa zintegrowanego.*

## **Poprawka 20**

**Wniosek dotyczący dyrektywy  
Artykuł 1 – punkt 1 – litera a  
Dyrektywa 2012/34/UE.  
Artykuł 3 – punkt 2**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

„2) „zarządca infrastruktury” oznacza każdy podmiot lub przedsiębiorstwo, zapewniające rozwój, eksploatację i utrzymanie infrastruktury kolejowej na sieci; rozwój obejmuje planowanie sieci,

„2) „zarządca infrastruktury” oznacza każdy podmiot lub przedsiębiorstwo, zapewniające **w szczególności** rozwój, eksploatację i utrzymanie infrastruktury kolejowej na sieci; rozwój obejmuje

planowanie finansowe i inwestycyjne, a także budowę i modernizację infrastruktury; eksploatacja infrastruktury obejmuje wszystkie elementy procesu przydzielania tras pociągów, w tym zarówno określanie, jak i ocenę dostępności, a także przydzielanie poszczególnych tras, zarządzanie ruchem i pobieranie opłat za infrastrukturę, w tym ustalanie i pobieranie opłat; utrzymanie obejmuje remonty infrastruktury oraz pozostałą działalność w zakresie zarządzania aktywami”;

planowanie sieci, planowanie finansowe i inwestycyjne, a także budowę i modernizację infrastruktury; eksploatacja infrastruktury obejmuje wszystkie elementy procesu przydzielania tras pociągów, w tym zarówno określanie, jak i ocenę dostępności, a także przydzielanie poszczególnych tras, zarządzanie ruchem i pobieranie opłat za infrastrukturę, w tym ustalanie i pobieranie opłat; utrzymanie obejmuje remonty infrastruktury oraz pozostałą działalność w zakresie zarządzania aktywami”;

#### *Uzasadnienie*

*Nowa redakcja definicji „zarządcy infrastruktury” proponuje uszczegółowienie funkcji zarządcy, m.in. poprzez wykreślenie sformułowania „w szczególności” z obecnej definicji, co spowoduje, iż nowy katalog funkcji zarządcy będzie katalogiem zamkniętym.*

#### **Poprawka 21**

##### **Wniosek dotyczący dyrektywy**

##### **Artykuł 1 – punkt 1 – litera b**

Dyrektywa 2012/34/UE.

Artykuł 3 – punkt 5

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

***b) skreśla się pkt 5;***

***skreślona***

#### *Uzasadnienie*

*Wykreślenie punktu dotyczącego definicji przewozów międzynarodowych jest problematyczne dla państw posiadających zewnętrzną granicę kolejową z państwem trzecim. Istnieje ryzyko powstania luki prawnej.*

#### **Poprawka 22**

##### **Wniosek dotyczący dyrektywy**

##### **Artykuł 1 – punkt 2**

Dyrektywa 2012/34/UE.

Artykuł 6 – ustęp 2

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

**2. w art. 6 skreśla się ust. 2;**

**skreślony**

*Uzasadnienie*

*Wykreślenie przepisu zezwalającego na zorganizowanie usług zarządcy i usług przewozowych w ramach jednego przedsiębiorstwa, mimo dokonania pomiędzy nimi rozdziału w rachunkowości jest zbyt daleko idące. Skreślenie tego przepisu miałoby dalekosiężne niekorzystne skutki (administracyjne, finansowe, prawne, społeczne) dla wielu przedsiębiorstw kolejowych działających sprawnie i skutecznie na rynku unijnym.*

### **Poprawka 23**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**

**Artykuł 1 – punkt 3**

Dyrektywa 2012/34/UE.

Artykuł 7 – ustęp 1 – akapit pierwszy

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

Państwa członkowskie dopilnowują, aby zarządca infrastruktury wykonywał wszystkie funkcje, o których mowa w art. 3 ust. 2, i był niezależny od jakiegokolwiek przedsiębiorstwa kolejowego.

Państwa członkowskie ***zachowują swobodę w zakresie wyboru środków, dzięki którym*** dopilnowują, aby zarządca infrastruktury wykonywał wszystkie funkcje, o których mowa w art. 3 ust. 2, i był niezależny od jakiegokolwiek przedsiębiorstwa kolejowego.

### **Poprawka 24**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**

**Artykuł 1 – punkt 3**

Dyrektywa 2012/34/UE.

Artykuł 7 – ustęp 1 – akapit drugi

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

Aby zapewnić niezależność zarządcy infrastruktury państwa członkowskie dopilnowują, aby zarządca infrastruktury stanowił podmiot prawnie oddzielony od wszelkich przedsiębiorstw kolejowych.

Aby zapewnić niezależność zarządcy infrastruktury, państwa członkowskie dopilnowują, aby zarządca infrastruktury stanowił podmiot prawnie oddzielony od wszelkich przedsiębiorstw kolejowych ***w zakresie niezbędnym do uniknięcia biurokracji między podmiotami i ułatwiania inwestowania w sieć w celu***

*zapewnienia świadczenia usług dobrej jakości bez zwiększania kosztów operacyjnych.*

## **Poprawka 25**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Artykuł 1 – punkt 3 – podpunkt 2**  
Dyrektywa 2012/34/UE.  
Artykuł 7 – ustęp 2 – wprowadzenie

*Tekst proponowany przez Komisję*

2. Państwa członkowskie gwarantują również, że ta sama osoba fizyczna lub prawna, lub te same osoby nie są uprawnione do:

*Poprawka*

2. Państwa członkowskie gwarantują również, że ta sama osoba fizyczna lub prawna, lub te same osoby nie są **bezpośrednio lub pośrednio** uprawnione do:

## **Poprawka 26**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Artykuł 1 – punkt 3**  
Dyrektywa 2012/34/UE.  
Artykuł 7 – ustęp 2 – litera b

*Tekst proponowany przez Komisję*

b) powoływania członków rady nadzorczej, zarządu lub organów upoważnionych do reprezentacji prawnej zarządcy infrastruktury i jednocześnie do bezpośredniego lub pośredniego sprawowania kontroli nad przedsiębiorstwem kolejowym, posiadania jakichkolwiek udziałów finansowych w tym przedsiębiorstwie lub wykonywania jakichkolwiek praw względem niego;

*Poprawka*

b) powoływania członków rady nadzorczej, zarządu, **dyrektora zarządzającego** lub organów upoważnionych do reprezentacji prawnej zarządcy infrastruktury i jednocześnie do bezpośredniego lub pośredniego sprawowania kontroli nad przedsiębiorstwem kolejowym, posiadania jakichkolwiek udziałów finansowych w tym przedsiębiorstwie lub wykonywania jakichkolwiek praw względem niego;

## **Poprawka 27**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**

### Artykuł 1 – punkt 3

Dyrektywa 2012/34/UE.

Artykuł 7 – ustęp 4

*Tekst proponowany przez Komisję*

4. O ile nie występuje żaden konflikt interesów oraz zagwarantowana jest poufność informacji wrażliwych z handlowego punktu widzenia, zarządca infrastruktury może zlecić określone prace związane z rozwojem, odnową i utrzymaniem, nad którymi zachowuje uprawnienia decyzyjne, przedsiębiorstwu kolejowym lub jakimkolwiek innemu organowi działającemu pod nadzorem zarządcy infrastruktury.

*Poprawka*

4. O ile nie występuje żaden konflikt interesów oraz zagwarantowana jest poufność informacji wrażliwych z handlowego punktu widzenia, zarządca infrastruktury może zlecić określone prace związane z rozwojem, odnową i utrzymaniem, nad którymi zachowuje uprawnienia decyzyjne, przedsiębiorstwu kolejowym lub jakimkolwiek innemu organowi działającemu pod nadzorem zarządcy infrastruktury. **Zlecenie prac w ramach podwykonawstwa odbywa się z poszanowaniem przepisów procedury przetargowej oraz, w stosownych przypadkach, przepisów dotyczących zamówień publicznych. Za prace wykonywane przez podwykonawców odpowiada zarządca infrastruktury.**

### Poprawka 28

**Wniosek dotyczący dyrektywy**

**Artykuł 1 – punkt 3**

Dyrektywa 2012/34/UE.

Artykuł 7 – ustęp 5

*Tekst proponowany przez Komisję*

5. W przypadku gdy **w dniu wejścia w życie niniejszej dyrektywy** zarządca infrastruktury należy do przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo, państwa członkowskie mogą podjąć decyzję o niestosowaniu ust. 2-4 niniejszego artykułu. W takim przypadku państwa członkowskie, których to dotyczy, dopilnowują, aby zarządca infrastruktury wykonywał wszystkie funkcje, o których mowa w art. 3 ust. 2, i był rzeczywiście niezależny pod względem organizacyjnym

*Poprawka*

5. W przypadku gdy zarządca infrastruktury należy do przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo, państwa członkowskie mogą podjąć decyzję o niestosowaniu ust. 2-4 niniejszego artykułu. W takim przypadku państwa członkowskie, których to dotyczy, dopilnowują, aby zarządca infrastruktury wykonywał wszystkie funkcje, o których mowa w art. 3 ust. 2, i był rzeczywiście niezależny pod względem organizacyjnym i decyzyjnym od wszelkich

i decyzyjnym od wszelkich przedsiębiorstw kolejowych zgodnie z wymogami określonymi w art. 7a-7c.”;

przedsiębiorstw kolejowych zgodnie z wymogami określonymi w art. 7a-7c.”;

#### *Uzasadnienie*

*Państwa członkowskie także w przyszłości powinny mieć możliwość wyboru między oddzieleniem zarządcy infrastruktury od przedsiębiorstw kolejowych a strukturą zintegrowaną.*

#### **Poprawka 29**

#### **Wniosek dotyczący dyrektywy**

#### **Artykuł 1 – punkt 4**

Dyrektywa 2012/34/UE.

Artykuł 7 b – ustęp 5

#### *Tekst proponowany przez Komisję*

5. Zarządca infrastruktury posiada własny personel, a jego siedziba zlokalizowana jest w pomieszczeniach oddzielonych od pomieszczeń innych podmiotów wchodzących w skład przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo. Dostęp do systemów informacyjnych podlega ochronie w celu zapewnienia niezależności zarządcy infrastruktury. ***Przepisy wewnętrzne lub umowy z pracownikami wyraźnie ograniczają kontakty z innymi podmiotami prawnymi wchodzącymi w skład przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo do oficjalnych komunikatów związanych z wykonywaniem funkcji zarządcy infrastruktury, które są również wykonywane w odniesieniu do innych przedsiębiorstw kolejowych poza przedsiębiorstwem zintegrowanym pionowo.*** Transfery pracowników innych niż ci, ***o których*** mowa w ***lit. c)***, między zarządcą infrastruktury ***a innymi*** podmiotami prawnymi wchodzącymi ***w skład*** przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo są możliwe jedynie jeśli można zagwarantować, że nie będą przekazywane dane szczególnie chronione.

#### *Poprawka*

5. Zarządca infrastruktury posiada własny personel, a jego siedziba zlokalizowana jest w pomieszczeniach oddzielonych od pomieszczeń innych podmiotów wchodzących w skład przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo. Dostęp do systemów informacyjnych podlega ochronie w celu zapewnienia niezależności zarządcy infrastruktury. Transfery pracowników innych niż ci, ***o których*** mowa ***w ust. 4***, między zarządcą infrastruktury ***a innymi*** podmiotami prawnymi wchodzącymi ***w skład*** przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo są możliwe jedynie jeśli można zagwarantować, że nie będą przekazywane dane szczególnie chronione.

***Zarządca infrastruktury może współpracować z innymi podmiotami***

*wchodzącymi w skład przedsiębiorstw zintegrowanych pionowo w zakresie rozwoju ich systemów informacyjnych, pod warunkiem zapewnienia odpowiedniej ochrony danych szczególnie chronionych znajdujących się w posiadaniu zarządcy infrastruktury.*

*Organ regulacyjny zatwierdza zmiany w przepisach dotyczących wykonania akapitu pierwszego i drugiego niniejszego ustępu lub żąda wprowadzenia takich zmian w celu zapewnienia niezależności zarządcy infrastruktury. Organ regulacyjny może żądać od przedsiębiorstwa zintegrowanego udzielenia mu wszelkich niezbędnych informacji.*

#### *Uzasadnienie*

*Wniosek Komisji jest zbyt rygorystyczny. Organ regulacyjny powinien dopilnować, aby przepisy zapewniały niezależność zarządcy infrastruktury w odniesieniu do pomieszczeń, systemów informatycznych i personelu, z wyjątkiem kadry zarządzającej najwyższego szczebla. Przepisy te mogą być różne w poszczególnych państwach członkowskich.*

#### **Poprawka 30**

##### **Wniosek dotyczący dyrektywy**

##### **Artykuł 1 – punkt 4**

Dyrektywa 2012/34/UE.

Artykuł 7 d – ustęp 1

#### *Tekst proponowany przez Komisję*

1. Państwa członkowskie dopilnowują, aby zarządcy infrastruktury ustanowili i zorganizowali komitety koordynacyjne dla każdej z sieci. Członkostwo *w takim* komitecie przysługuje co najmniej zarządcy infrastruktury, znanym wnioskodawcom *w rozumieniu* art. 8 ust. 3 oraz, na ich wniosek, potencjalnym wnioskodawcom, reprezentującym ich organizacjom, przedstawicielom użytkowników kolejowych przewozów towarowych *i pasażerskich* oraz, *w stosownych* przypadkach, władzom regionalnym *i lokalnym*. Przedstawiciele

#### *Poprawka*

1. Państwa członkowskie dopilnowują, aby zarządcy infrastruktury ustanowili i zorganizowali komitety koordynacyjne dla każdej z sieci. Członkostwo *w takim* komitecie przysługuje co najmniej zarządcy infrastruktury, znanym wnioskodawcom *w rozumieniu* art. 8 ust. 3 oraz, na ich wniosek, potencjalnym wnioskodawcom, reprezentującym ich organizacjom, *w tym* przedstawicielom *ich pracowników, przedstawicielom* użytkowników kolejowych przewozów towarowych *i pasażerskich* oraz *pracowników sektora kolejowego, a także,*



państwa członkowskiego oraz dany organ regulacyjny są zapraszani na posiedzenia komitetu koordynacyjnego jako obserwatorzy.

*w stosownych* przypadkach, władzom regionalnym *i lokalnym oraz innym potencjalnie zainteresowanym podmiotom*. Przedstawiciele państwa członkowskiego oraz dany organ regulacyjny są zapraszani na posiedzenia komitetu koordynacyjnego jako obserwatorzy.

## Poprawka 31

### Wniosek dotyczący dyrektywy

#### Artykuł 1 – punkt 4

Dyrektywa 2012/34/UE.

Artykuł 7 e – ustęp 2

*Tekst proponowany przez Komisję*

2. Sieć uczestniczy *w monitorowaniu* rynku, *o którym* mowa w art. 15, *i porównuje* efektywność zarządców infrastruktury na podstawie wspólnych wskaźników *i kryteriów* jakości, takich jak niezawodność, zdolność przepustowa, dostępność, punktualność *i bezpieczeństwo* ich sieci, jakość *i wykorzystanie* aktywów, utrzymanie, odnawianie, rozbudowa, inwestycje *i efektywność* finansowa.

*Poprawka*

2. Sieć uczestniczy *w monitorowaniu* rynku, *o którym* mowa w art. 15, *i porównuje* efektywność zarządców infrastruktury na podstawie wspólnych wskaźników *i kryteriów* jakości, takich jak niezawodność, zdolność przepustowa, *dyspozycyjność*, dostępność, punktualność *i bezpieczeństwo* ich sieci, jakość *i wykorzystanie* aktywów, utrzymanie, odnawianie, rozbudowa, *współpraca transgraniczna w celu usunięcia wąskich gardeł*, inwestycje *i efektywność* finansowa.

## Poprawka 32

### Wniosek dotyczący dyrektywy

#### Artykuł 1 – punkt 6 – litera a a (nowa)

Dyrektywa 2012/34/UE.

Artykuł 11 – ustęp 1 a (nowy)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*aa) dodaje się ustęp w brzmieniu:*

*„1a. Państwa członkowskie mogą ograniczyć prawo do tworzenia nowych*

*lub zmienionych usług przewozów pasażerskich w ramach umów o świadczenie usług publicznych, jeśli takie nowe lub zmienione usługi przewozów pasażerskich w ramach umów o świadczenie usług publicznych zagrażają równowadze ekonomicznej istniejących już usług świadczonych przez przedsiębiorstwa kolejowe, którym przyznano dostęp do infrastruktury kolejowej zgodnie z art. 10 ust. 2.”;*

#### Uzasadnienie

*Państwa członkowskie mogą ograniczyć prawo do zawierania nowej lub zmienionej umowy o świadczenie usług publicznych, jeśli organ regulacyjny wskazuje na istnienie potencjalnych skutków gospodarczych takich umów dla usług świadczonych przez przewoźnika działającego w warunkach otwartego dostępu.*

### Poprawka 33

#### Wniosek dotyczący dyrektywy

#### Artykuł 1 – punkt 6 – litera b

Dyrektywa 2012/34/UE.

Artykuł 11 – ustęp 2 – akapit pierwszy – wprowadzenie

#### *Tekst proponowany przez Komisję*

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

#### *Poprawka*

Aby określić, czy równowaga ekonomiczna ***oraz dostępność i jakość*** umowy o świadczenie usług publicznych byłaby zagrożona, właściwy organ regulacyjny lub właściwe organy regulacyjne, o których mowa w art. 55, przeprowadzają obiektywną analizę ekonomiczną, ***społeczną i środowiskową, w tym analizę sytuacji i warunków zatrudnienia, oraz opierają*** swoją decyzję na wcześniej ustalonych kryteriach.

***W ocenie tego, czy równowaga ekonomiczna umowy o świadczenie usług publicznych byłaby zagrożona, uwzględnia się wcześniej ustalone kryteria – takie jak wpływ na rentowność***

*wszelkich usług objętych umową o świadczenie usług publicznych, w tym wynikający z tego wpływ na koszt netto ponoszony przez właściwy organ publiczny, który zawarł umowę, popyt wśród podróżnych, ustalanie ceny biletów, uzgodnienia w zakresie sprzedaży biletów, lokalizacja i liczba stacji oraz harmonogram i częstotliwość proponowanej nowej usługi – które ustalił organ regulacyjny, o którym mowa w art. 55, zgodnie ze środkami wykonawczymi przewidzianymi w ust. 4 niniejszego artykułu. Ocena wykazuje, czy miałoby to wpływ na rentowność usług świadczonych na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych. Uznaje się, że równowaga jest zagrożona, jeżeli można wykazać, że zagrożona byłaby ekonomiczna możliwość świadczenia tych usług publicznych, zapewniających rozsądny poziom jakości.*

*Zgodnie z taką oceną i decyzją właściwego organu regulacyjnego państwa członkowskie mają możliwość przyznawania lub zmieniania prawa dostępu do pożądaných międzynarodowych przewozów pasażerskich lub odmowy przyznania tego prawa zgodnie z analizą ekonomiczną i ustawodawstwem Unii oraz zasadami równości i niedyskryminacji. Organ regulacyjny lub organy regulacyjne dokonują tego na wniosek złożony w terminie jednego miesiąca od przekazania informacji o zamiarze świadczenia przewozów pasażerskich, o którym mowa w art. 38 ust. 4, przez którykolwiek z poniższych podmiotów:*

#### *Uzasadnienie*

*Konieczne jest szczegółowe doprecyzowanie kryteriów określających równowagę ekonomiczną. Tekst powstał na podstawie motywu 21 dyrektywy 2012/34/UE i wskazówek interpretacyjnych Komisji z 2010 r.*

## Poprawka 34

### Wniosek dotyczący dyrektywy

#### Artykuł 1 – punkt 7

Dyrektywa 2012/34/UE.

Artykuł 13 a – ustęp 1

*Tekst proponowany przez Komisję*

1. Bez uszczerbku dla rozporządzenia (WE) nr 1371/2007 oraz dyrektywy 2010/40/UE państwa członkowskie **mogą wymagać**, aby przedsiębiorstwa kolejowe wykonujące krajowe przewozy pasażerskie uczestniczyły we wspólnym systemie informacyjnym i zintegrowanym systemie biletowym umożliwiającym sprzedaż biletów, biletów bezpośrednich i rezerwacji, lub zdecydować o upoważnieniu właściwych organów do utworzenia takiego systemu. W przypadku utworzenia takiego systemu państwa członkowskie dopilnowują, aby nie prowadził on do zakłóceń rynku ani dyskryminacji między przedsiębiorstwami kolejowymi i był zarządzany przez publiczny lub prywatny podmiot prawny albo stowarzyszenie wszystkich przedsiębiorstw kolejowych wykonujących przewozy pasażerskie.

*Poprawka*

1. Bez uszczerbku dla rozporządzenia (WE) nr 1371/2007 oraz dyrektywy 2010/40/UE państwa członkowskie **wymagają**, aby przedsiębiorstwa kolejowe wykonujące krajowe przewozy pasażerskie uczestniczyły we wspólnym systemie informacyjnym i zintegrowanym systemie biletowym umożliwiającym sprzedaż biletów, biletów bezpośrednich i rezerwacji, lub zdecydować o upoważnieniu właściwych organów do utworzenia takiego systemu. W przypadku utworzenia takiego systemu państwa członkowskie dopilnowują, aby nie prowadził on do zakłóceń rynku ani dyskryminacji między przedsiębiorstwami kolejowymi i był zarządzany przez publiczny lub prywatny podmiot prawny albo stowarzyszenie wszystkich przedsiębiorstw kolejowych wykonujących przewozy pasażerskie.

## Poprawka 35

### Wniosek dotyczący dyrektywy

#### Artykuł 1 – punkt 7 a (nowy)

Dyrektywa 2012/34/UE.

Artykuł 15 – ustęp 1

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

**7a. art. 15 ust. 1 otrzymuje brzmienie:**

**„1. Komisja przyjmuje ustalenia konieczne do monitorowania warunków technicznych, ekonomicznych i warunków pracy oraz rozwoju rynku unijnego transportu kolejowego.”**

## Poprawka 36

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Artykuł 1 – punkt 7 b (nowy)**  
Dyrektywa 2012/34/UE.  
Artykuł 19

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*7a. w art. 19 wprowadza się następujące zmiany:*

*a) lit. d) otrzymuje brzmienie:*

*„d) nie były skazane za poważne lub wielokrotne przypadki niewykonania lub nienależytego wykonania obowiązków wynikających z prawa socjalnego lub prawa pracy, w tym obowiązków wynikających z ustawodawstwa w zakresie bezpieczeństwa i higieny pracy i układów zbiorowych oraz obowiązków wynikających z prawa celnego w przypadku przedsiębiorstwa ubiegającego się o wykonywanie transgranicznych przewozów towarowych podlegających postępowaniu celnemu;”;*

*b) dodaje się podpunkt w brzmieniu:*

*„e) zobowiązały się do stosowania układów zbiorowych, które są powszechnie obowiązujące lub przyjęte w branży, zgodnie ze zwyczajową praktyką w państwach członkowskich, w których przedsiębiorstwo zamierza prowadzić działalność.”;*

## Poprawka 37

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Artykuł 1 – punkt 8**  
Dyrektywa 2012/34/UE.  
Artykuł 38 – ustęp 4

*Tekst proponowany przez Komisję*

„4. W przypadku gdy wnioskodawca zamierza wystąpić z wnioskiem o przyznanie zdolności przepustowej infrastruktury w celu wykonywania przewozów pasażerskich informuje o tym zarządców infrastruktury i odpowiednie organy regulacyjne najpóźniej na 18 miesięcy przed wejściem w życie obowiązującego rozkładu jazdy, do którego odnosi się wniosek o przyznanie zdolności przepustowej. Aby umożliwić odpowiednim *organom regulacyjnym* określenie potencjalnego wpływu ekonomicznego na obowiązujące umowy o świadczenie usług publicznych, organy regulacyjne dopilnowują, aby każdy właściwy organ, który udzielił publicznego zamówienia na kolejowe przewozy pasażerskie na tej trasie określone w umowie o świadczenie usług publicznych, każdy inny zainteresowany właściwy organ mający prawo ograniczania dostępu na mocy art. 11 oraz każde przedsiębiorstwo kolejowe realizujące umowę o świadczenie usług publicznych na trasie tych przewozów pasażerskich zostały odpowiednio poinformowane bez zbędnej zwłoki i najpóźniej w ciągu pięciu dni.”;

**Poprawka 38**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**

**Artykuł 1 – punkt 9**

Dyrektywa 2012/34/UE.

Artykuł 63 – ustęp 1 – akapit pierwszy

*Tekst proponowany przez Komisję*

Do dnia 31 grudnia 2024 r. Komisja dokona oceny skutków niniejszej dyrektywy dla sektora kolejowego i przedstawi Parlamentowi Europejskiemu, Radzie, Europejskiemu Komitetowi

*Poprawka*

„4. W przypadku gdy wnioskodawca zamierza wystąpić z wnioskiem o przyznanie zdolności przepustowej infrastruktury w celu wykonywania przewozów pasażerskich informuje o tym zarządców infrastruktury i odpowiednie organy regulacyjne najpóźniej na 18 miesięcy przed wejściem w życie obowiązującego rozkładu jazdy, do którego odnosi się wniosek o przyznanie zdolności przepustowej. Aby umożliwić odpowiednim *organom regulacyjnym* określenie potencjalnego wpływu ekonomicznego, *społecznego i środowiskowego* na obowiązujące umowy o świadczenie usług publicznych, organy regulacyjne dopilnowują, aby każdy właściwy organ, który udzielił publicznego zamówienia na kolejowe przewozy pasażerskie na tej trasie określone w umowie o świadczenie usług publicznych, każdy inny zainteresowany właściwy organ mający prawo ograniczania dostępu na mocy art. 11 oraz każde przedsiębiorstwo kolejowe realizujące umowę o świadczenie usług publicznych na trasie tych przewozów pasażerskich zostały odpowiednio poinformowane bez zbędnej zwłoki i najpóźniej w ciągu pięciu dni.”

*Poprawka*

Do dnia 31 grudnia 2024 r. Komisja dokona oceny skutków niniejszej dyrektywy dla sektora kolejowego i przedstawi Parlamentowi Europejskiemu, Radzie, Europejskiemu Komitetowi

Ekonomiczno-Społecznemu i Komitetowi Regionów sprawozdanie na temat jej wykonania.

Ekonomiczno-Społecznemu i Komitetowi Regionów sprawozdanie na temat jej wykonania. *W ocenie tej uwzględnia się opinie partnerów społecznych wyrażone w ramach odpowiedniego unijnego komitetu ds. dialogu społecznego.*

### **Poprawka 39**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**

**Artykuł 1 – punkt 9**

Dyrektywa 2012/34/UE.

Artykuł 63 – ustęp 1 – akapit drugi a (nowy)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*Do 2020 r. Komisja sprawdzi również, czy organizacja krajowego rynku pracy nie hamuje dalszego otwarcia rynku, nie spowalnia integracji i nie obniża jakości usług świadczonych na rzecz konsumentów. W stosownych przypadkach Komisja proponuje nowe środki ustawodawcze w celu zapewnienia równych szans wszystkim przedsiębiorstwom kolejowym.*

### **Poprawka 40**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**

**Artykuł 1 – punkt 9**

Dyrektywa 2012/34/UE.

Artykuł 63 – ustęp 1 – akapit drugi b (nowy)

*Tekst obowiązujący*

*Poprawka*

*Komisja powinna ocenić wpływ niniejszej dyrektywy na rozwój rynku pracy dla personelu kolejowego nie później niż ... \*. Komisja proponuje, w stosownych przypadkach, środki dotyczące certyfikacji personelu pokładowego.*

*\* Dz.U.: Proszę wpisać datę: 18 miesięcy po wejściu w życie niniejszej dyrektywy.*

## **Poprawka 41**

### **Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 2 – ustęp 2**

*Tekst proponowany przez Komisję*

2. Państwa członkowskie przekazują Komisji tekst podstawowych przepisów prawa krajowego, przyjętych w dziedzinie objętej niniejszą dyrektywą.

*Poprawka*

2. Państwa członkowskie przekazują Komisji tekst podstawowych przepisów prawa krajowego, przyjętych w dziedzinie objętej niniejszą dyrektywą. ***Komisja sporządza co roku zestawienie zbiorcze zawierające przekazane przez państwa członkowskie teksty i przekazuje je Parlamentowi Europejskiemu i Radzie we wszystkich językach roboczych.***

## **Poprawka 42**

### **Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 3 – ustęp 1**

*Tekst proponowany przez Komisję*

1. Niniejsza dyrektywa wchodzi w życie następnego dnia po jej opublikowaniu w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej.

*Poprawka*

1. Niniejsza dyrektywa wchodzi w życie następnego dnia po jej opublikowaniu w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej. ***Ujednolicenie brzmienia niniejszej dyrektywy i dyrektywy przez nią zmienionej nastąpi w terminie trzech miesięcy od daty jej wejścia w życie.***



## PROCEDURA

<b>Tytuł</b>	Zmiana dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE z dnia 21 listopada 2012 r. w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego w odniesieniu do otwarcia rynku krajowych kolejowych przewozów pasażerskich oraz zarządzania infrastrukturą kolejową		
<b>Odsyłacze</b>	COM(2013)0029 – C7-0025/2013 – 2013/0029(COD)		
<b>Komisja przedmiotowo właściwa</b> Data ogłoszenia na posiedzeniu	TRAN 7.2.2013		
<b>Opinia wydana przez</b> Data ogłoszenia na posiedzeniu	EMPL 7.2.2013		
<b>Sprawozdawca(czyni) komisji opiniodawczej</b> Data powołania	Frédéric Daerden 25.3.2013		
<b>Rozpatrzenie w komisji</b>	18.9.2013	17.10.2013	14.11.2013
<b>Data przyjęcia</b>	18.11.2013		
<b>Wynik głosowania końcowego</b>	+: -: 0:	32 7 3	
<b>Posłowie obecni podczas głosowania końcowego</b>	Regina Bastos, Edit Bauer, Jean-Luc Bennahmias, Phil Bennion, Pervenche Berès, Vilija Blinkevičiūtė, Philippe Boulland, David Casa, Alejandro Cercas, Ole Christensen, Minodora Cliveti, Marije Cornelissen, Emer Costello, Frédéric Daerden, Karima Delli, Sari Essayah, Thomas Händel, Marian Harkin, Nadja Hirsch, Stephen Hughes, Ádám Kósa, Jean Lambert, Patrick Le Hyaric, Verónica Lope Fontagné, Thomas Mann, Elisabeth Morin-Chartier, Csaba Őry, Konstantinos Poupakis, Sylvana Rapti, Licia Ronzulli, Nicole Sinclair, Gabriele Stauner, Ruža Tomašić, Andrea Zaroni, Inês Cristina Zuber		
<b>Zastępca(y) obecny(i) podczas głosowania końcowego</b>	Claudette Abela Baldacchino, Georges Bach, Jelko Kacin, Ria Oomen-Ruijten, Antigoni Papadopoulou, Evelyn Regner		
<b>Zastępca(y) (art. 187 ust. 2) obecny(i) podczas głosowania końcowego</b>	Marita Ulvskog		

28.10.2013

## **OPINIA KOMISJI ROZWOJU REGIONALNEGO**

dla Komisji Transportu i Turystyki

w sprawie wniosku dotyczącego dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającej dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE z dnia 21 listopada 2012 r. w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego w odniesieniu do otwarcia rynku krajowych kolejowych przewozów pasażerskich oraz zarządzania infrastrukturą kolejową  
(COM(2013)0029 – C7-0025/2013 – 2013/0029(COD))

Sprawozdawca komisji opiniodawczej: Joachim Zeller

### **ZWIĘZŁE UZASADNIENIE**

Sprawozdawca komisji opiniodawczej z zadowoleniem przyjmuje propozycje Komisji, by dzięki ograniczeniu biurokracji i ułatwieniu dostępu do rynku zwiększyć skuteczność transportu kolejowego w Europie i w ten sposób przyczynić się do stworzenia wewnętrznego rynku kolei. W ramach obszernych konsultacji zainteresowane podmioty w regionach, takie jak regionalne władze transportowe, wielokrotnie krytycznie odnosiły się do faktu, że częste merytoryczne zmiany lub przyjmowanie nowych tekstów aktów prawnych nie przyczyniają się do stworzenia stabilnych i wiarygodnych ram prawnych.

Wniosek Komisji dotyczący ścisłego rozdzielenia infrastruktury i transportu pomija szczególną sytuację wielu małych i średnich infrastruktur kolejowych (takich jak kolej lokalna, historyczna, wąskotorowa, portowa i górnicza), które zorganizowane są na ogół w formie zintegrowanych przedsiębiorstw, choć nie mają strategicznego znaczenia dla europejskiego rynku kolejowego. Sam ścisły rozdział w takich przedsiębiorstwach, zatrudniających zwykle mniej niż 50 pracowników, wiązałby się z dużym organizacyjnym i funkcjonalnym nakładem, bo wymagałby choćby podwojenia struktur personelu. W obliczu na ogół niepewnej sytuacji gospodarczej regionalnych infrastruktur kolejowych oznaczałoby to zagrożenie ich istnienia.

Sprawozdawca komisji opiniodawczej z zadowoleniem przyjmuje wzmocnienie statusu zarządców infrastruktury oraz ustanowienie komitetów koordynacyjnych nadzorujących działalność wzmocnionego w ten sposób zarządcy infrastruktury. Jednocześnie należy zapewnić uczestnictwo władz gminnych o charakterze systematycznym, a nie tylko w stosownych przypadkach. To wzmocnienie musi spowodować, że zarządca infrastruktury

powoła kompetentnego przedstawiciela odpowiadającego za stosunki z władzami lokalnymi i regionalnymi.

Sprawozdawca komisji opiniodawczej popiera ponadto wniosek Komisji w zakresie współpracy zarządców infrastruktury w europejskiej sieci w celu wdrożenia transeuropejskiej sieci transportowej, która jest niezbędna do rozwiązywania problemów powstających w transgranicznej działalności przewozowej.

Sprawozdawca komisji opiniodawczej opowiada się ponadto za wzmocnieniem kompetencji organów regulacyjnych. Władze lokalne i regionalne potrzebują ponadto odpowiedniego terminu na złożenie wniosku o zbadanie oceny wpływu na równowagę gospodarczą danej usługi.

Sprawozdawca z zadowoleniem przyjmuje propozycję, by dochody zarządcy infrastruktury przeznaczać wyłącznie na prowadzenie przezeń działalności. O ile wypłacanie dywidend jest możliwe, jego zakres powinien zostać uregulowany. Wypłacanie dywidend, które jest równoznaczne z odprowadzaniem zysku, powinno być niedopuszczalne. Nieproporcjonalne jest, by samo podejrzenie o naruszenie przepisów powodowało nałożenie sankcji i ograniczenie praw dostępu do rynku. Natychmiastowe wykluczenie ze względu na podejrzenie stanowiłoby karę prewencyjną dla przedsiębiorstwa i w rezultacie zaszkodziłoby konkurencyjności. Podobnie w nieproporcjonalny sposób zakaz wymiany pracowników zarządu pomiędzy zarządcami infrastruktury i przewoźnikami w spółkach powiązanych ogranicza przedsiębiorstwa i ich pracowników. Poza tym jest to rozwiązanie niepraktyczne, gdyż może spowodować poważną stratę know-how i wieloletniego doświadczenia zawodowego.

Regiony często informują o problemach z koordynacją systemów biletowych różnych przewoźników kolejowych i odpowiednich władz lokalnych, zwłaszcza na dworcach zarządzanych przez ustanowione przedsiębiorstwa kolejowe. Zharmonizowany system biletowy na rynku nastawionym na konkurencję przyczynia się do otwarcia rynku.

Obowiązek uczestniczenia w krajowym systemie informacyjnym może zwiększyć atrakcyjność transportu publicznego. Władze lokalne i regionalne muszą uczestniczyć w tym systemie.

## **POPRAWKI**

Komisja Rozwoju Regionalnego zwraca się do Komisji Transportu i Turystyki jako do komisji przedmiotowo właściwej o naniesienie w swoim sprawozdaniu następujących poprawek:

### **Poprawka 1**

#### **Wniosek dotyczący dyrektywy**

#### **Motyw 14**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

(14) Przyznanie unijnym

(14) Przyznanie unijnym

przedsiębiorstwom kolejowym prawa dostępu do infrastruktury kolejowej we wszystkich państwach członkowskich w celu wykonywania krajowych przewozów pasażerskich może mieć wpływ na organizację i finansowanie kolejowych przewozów pasażerskich świadczonych na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych. Państwa członkowskie powinny mieć możliwość ograniczania takiego prawa dostępu w przypadku, gdyby stanowiło zagrożenie dla równowagi ekonomicznej tych umów o świadczenie usług publicznych oraz gdyby zatwierdzenie wydał właściwy organ regulacyjny.

przedsiębiorstwom kolejowym prawa dostępu do infrastruktury kolejowej we wszystkich państwach członkowskich w celu wykonywania krajowych przewozów pasażerskich może mieć wpływ na organizację i finansowanie kolejowych przewozów pasażerskich świadczonych na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych. Państwa członkowskie powinny mieć możliwość ograniczania takiego prawa dostępu w przypadku, gdyby stanowiło ono zagrożenie dla równowagi ekonomicznej tych umów o świadczenie usług publicznych **lub dla jakości świadczonych w ramach tych umów usług** oraz gdyby zatwierdzenie wydał właściwy organ regulacyjny.

## Poprawka 2

### Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 18 a (nowy)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

***(18a) W celu ustalenia, czy na jakość usługi świadczonej w ramach umowy o świadczenie usług publicznych ma wpływ usługa bezpłatna w ramach tej samej sieci, organy regulacyjne powinny w szczególności uwzględnić efekty sieciowe, utrzymanie połączeń i punktualność.***

## Poprawka 3

### Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 1 – punkt 3 Dyrektywa 2012/34/UE Artykuł 7 – ustęp 1 a (nowy)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

***1a. Przedsiębiorstwa zintegrowane pionowo, które realizują konkretne projekty inwestycyjne zgodnie z art. 32 ust. 3 niniejszej dyrektywy i w przypadku których usługi te konkurują bezpośrednio***

*z innymi rodzajami transportu, nie  
podlegają przepisom art. 7 i art. 7a–7c.*

#### Uzasadnienie

*„Konkretne projekty inwestycyjne”, które są rentowne dopiero w perspektywie długoterminowej, powinny być wyłączone z zakresu stosowania art. 7 i art. 7a–7c.*

#### Poprawka 4

##### Wniosek dotyczący dyrektywy

##### Artykuł 1 – punkt 4

Dyrektywa 2012/34/UE

Artykuł 7 a – ustęp 3

##### *Tekst proponowany przez Komisję*

3. Dochody zarządcy infrastruktury nie mogą być wykorzystywane do finansowania innych podmiotów prawnych wchodzących w skład przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo, ale wyłącznie do finansowania działalności zarządcy infrastruktury oraz wypłacania dywidend ostatecznemu właścicielowi przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo. Zarządca infrastruktury nie może udzielać pożyczek żadnemu innemu podmiotowi prawnemu wchodzącemu w skład przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo, a żaden inny podmiot prawny wchodzący w skład przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo nie może udzielać pożyczek zarządcy infrastruktury. Wszelkie usługi oferowane zarządcy infrastruktury przez inne podmioty prawne są świadczone na podstawie umów i za wynagrodzeniem według cen rynkowych. Dług przypisany zarządcy infrastruktury jest wyraźnie oddzielony od długu przypisanego innym podmiotom prawnym wchodzącym w skład przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo i zobowiązania te są obsługiwane oddzielnie. Rachunki zarządcy infrastruktury i innych podmiotów prawnych wchodzących w skład przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo

##### *Poprawka*

3. Dochody zarządcy infrastruktury nie mogą być wykorzystywane do finansowania innych podmiotów prawnych wchodzących w skład przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo, ale wyłącznie do finansowania działalności zarządcy infrastruktury oraz wypłacania ***odpowiednich*** dywidend ostatecznemu właścicielowi przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo. ***Odrowadzanie zysku jest całkowicie niedopuszczalne.*** Zarządca infrastruktury nie może udzielać pożyczek żadnemu innemu podmiotowi prawnemu wchodzącemu w skład przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo, a żaden inny podmiot prawny wchodzący w skład przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo nie może udzielać pożyczek zarządcy infrastruktury. Wszelkie usługi oferowane zarządcy infrastruktury przez inne podmioty prawne są świadczone na podstawie umów i za wynagrodzeniem według cen rynkowych. Dług przypisany zarządcy infrastruktury jest wyraźnie oddzielony od długu przypisanego innym podmiotom prawnym wchodzącym w skład przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo i zobowiązania te są obsługiwane oddzielnie. Rachunki zarządcy infrastruktury i innych podmiotów

prowadzone są w sposób zapewniający spełnienie tych przepisów oraz umożliwiający oddzielny obieg środków finansowych zarządcy infrastruktury oraz innych podmiotów prawnych wchodzących w skład przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo.

prawnych wchodzących w skład przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo prowadzone są w sposób zapewniający spełnienie tych przepisów oraz umożliwiający oddzielny obieg środków finansowych zarządcy infrastruktury oraz innych podmiotów prawnych wchodzących w skład przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo.

#### *Uzasadnienie*

*Należy w większym stopniu podkreślić w tekście zakaz odprowadzania zysku. O ile wypłacanie dywidend jest możliwe, jego zakres powinien zostać uregulowany. Wypłacanie dywidend, które jest równoznaczne z odprowadzaniem zysku, powinno być niedopuszczalne.*

### **Poprawka 5**

#### **Wniosek dotyczący dyrektywy**

##### **Artykuł 1 – punkt 4**

Dyrektywa 2012/34/UE

Artykuł 7 b – ustęp 3 – akapit pierwszy

#### *Tekst proponowany przez Komisję*

3. Zarządca infrastruktury posiada radę nadzorczą składającą się z przedstawicieli ostatecznych właścicieli przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo.

#### *Poprawka*

3. Zarządca infrastruktury posiada radę nadzorczą składającą się z przedstawicieli ostatecznych właścicieli przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo **oraz przedstawicieli właściwych władz lokalnych i regionalnych, o ile nie są one w niej już reprezentowane.**

#### *Uzasadnienie*

*Władze lokalne i regionalne są istotnymi podmiotami systemu kolejowego. Z tego względu muszą uczestniczyć w gremiach decyzyjnych i kontrolnych zarządcy infrastruktury, który posiada przecież naturalny monopol. Władze te są łącznikiem pomiędzy zarządcami infrastruktury a odbiorcami końcowymi, których potrzeby dobrze znają.*

### **Poprawka 6**

#### **Wniosek dotyczący dyrektywy**

##### **Artykuł 1 – punkt 4**

Dyrektywa 2012/34/UE

Artykuł 7 b – ustęp 5

5. Zarządca infrastruktury posiada własny personel, a jego siedziba zlokalizowana jest w pomieszczeniach oddzielonych od pomieszczeń innych podmiotów wchodzących w skład przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo. Dostęp do systemów informacyjnych podlega ochronie w celu zapewnienia niezależności zarządcy infrastruktury. Przepisy wewnętrzne lub umowy z pracownikami wyraźnie ograniczają kontakty z innymi podmiotami prawnymi wchodzącymi w skład przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo do oficjalnych komunikatów wiązanych z wykonywaniem funkcji zarządcy infrastruktury, które są również wykonywane w odniesieniu do innych przedsiębiorstw kolejowych poza przedsiębiorstwem zintegrowanym pionowo. Transfery pracowników innych niż ci, o których mowa w lit. c), między zarządcą infrastruktury a innymi podmiotami prawnymi wchodzącymi w skład przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo są możliwe ***jedynie jeśli można zagwarantować, że nie będą przekazywane dane szczególnie chronione.***

5. Zarządca infrastruktury posiada własny personel, a jego siedziba zlokalizowana jest w pomieszczeniach oddzielonych od pomieszczeń innych podmiotów wchodzących w skład przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo. Dostęp do systemów informacyjnych podlega ochronie w celu zapewnienia niezależności zarządcy infrastruktury. Przepisy wewnętrzne lub umowy z pracownikami wyraźnie ograniczają kontakty z innymi podmiotami prawnymi wchodzącymi w skład przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo do oficjalnych komunikatów wiązanych z wykonywaniem funkcji zarządcy infrastruktury, które są również wykonywane w odniesieniu do innych przedsiębiorstw kolejowych poza przedsiębiorstwem zintegrowanym pionowo. Transfery pracowników innych niż ci, o których mowa w lit. c), między zarządcą infrastruktury a innymi podmiotami prawnymi wchodzącymi w skład przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo są możliwe. ***Oдноśni pracownicy są zobowiązani jednak, zgodnie z praktykami prawa handlowego, do zachowania tajemnicy handlowej w odniesieniu do swojej wcześniejszej działalności.***

#### *Uzasadnienie*

*Ograniczanie w takim stopniu wewnętrznej mobilności pracowników koncernu jest nieproporcjonalne i wątpliwe pod względem konstytucyjnym. Okresy karencji i inne bariery informacyjne wystarczą, by uniemożliwić niepożądany przekaz informacji sensytywnych pomiędzy spółkami zależnymi. W przeciwnym razie skutkowałoby to znaczną utratą know-how i doświadczenia zawodowego.*

#### **Poprawka 7**

#### **Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 1 – punkt 4**

*Tekst proponowany przez Komisję*

7. Członkowie rady nadzorczej lub zarządu i pracownicy wyższego szczebla zarządcy infrastruktury nie posiadają bezpośrednio ani pośrednio żadnych udziałów w jakimkolwiek innym podmiocie prawnym wchodzącym w skład przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo, ani nie otrzymują od niego żadnych korzyści finansowych. Część ich wynagrodzenia uzależniona od wyników nie zależy od wyników działalności jakichkolwiek innych podmiotów prawnych wchodzących w skład przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo ani jakichkolwiek podmiotów prawnych znajdujących się pod jego kontrolą, ale wyłącznie od wyników zarządcy infrastruktury.

*Poprawka*

7. Członkowie rady nadzorczej lub zarządu i pracownicy wyższego szczebla zarządcy infrastruktury, **a także jego pracownicy mający dostęp do informacji poufnych** nie posiadają bezpośrednio ani pośrednio żadnych udziałów w jakimkolwiek innym podmiocie prawnym wchodzącym w skład przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo, ani nie otrzymują od niego żadnych korzyści finansowych. Część ich wynagrodzenia uzależniona od wyników nie zależy od wyników działalności jakichkolwiek innych podmiotów prawnych wchodzących w skład przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo ani jakichkolwiek podmiotów prawnych znajdujących się pod jego kontrolą, ale wyłącznie od wyników zarządcy infrastruktury.

## **Poprawka 8**

### **Wniosek dotyczący dyrektywy**

#### **Artykuł 1 – punkt 4**

Dyrektywa 2012/34/UE

Artykuł 7 c – ustęp 2

*Tekst proponowany przez Komisję*

2. Komisja jest upoważniona do wymagania od państwa członkowskiego, w którym ma siedzibę przedsiębiorstwo zintegrowane pionowo, przekazania w rozsądnym terminie wszystkich koniecznych informacji. Komisja konsultuje się z odpowiednim organem regulacyjnym lub odpowiednimi organami regulacyjnymi oraz, w stosownych przypadkach, siecią organów regulacyjnych, o której mowa w art. 57.

*Poprawka*

2. Komisja jest upoważniona do wymagania od państwa członkowskiego, w którym ma siedzibę przedsiębiorstwo zintegrowane pionowo, przekazania w rozsądnym terminie wszystkich koniecznych informacji. Komisja konsultuje się z odpowiednim organem regulacyjnym lub odpowiednimi organami regulacyjnymi, **z właściwymi władzami** oraz, w stosownych przypadkach, siecią organów regulacyjnych, o której mowa w art. 57.



## Uzasadnienie

Zgodnie z zasadą pomocniczości i ze względu na rzeczywistą strukturę systemu kolejowego konieczne jest zaangażowanie szczebla lokalnego.

### Poprawka 9

**Wniosek dotyczący dyrektywy**

**Artykuł 1 – punkt 4**

Dyrektywa 2012/34/UE

Artykuł 7 c – ustęp 3

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

**3. Państwa członkowskie mogą ograniczyć prawo dostępu, przewidziane w art. 10, w przypadku przedsiębiorstw kolejowych będących częścią przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo, do którego należy dany zarządca infrastruktury, jeśli Komisja poinformuje państwa członkowskie, że nie złożono wniosku zgodnie z ust. 1 lub w oczekiwaniu na przeanalizowanie wniosku przez Komisję lub jeśli Komisja postanowi, zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 62 ust. 2, że:**

**a) nie udzielono odpowiednich odpowiedzi na wnioski Komisji o przekazanie informacji zgodnie z ust. 2, lub**

**b) dany zarządca infrastruktury nie spełnia wymogów określonych w art. 7a i 7b, lub**

**c) spełnienie wymogów określonych w art. 7a i 7b nie wystarcza do zapewnienia równych szans dla wszystkich przedsiębiorstw kolejowych oraz braku zakłóceń konkurencji w państwie członkowskim, w którym ma siedzibę dany zarządca infrastruktury.**

**skreślony**

## Uzasadnienie

Jeżeli nie złożono wniosku o ustalenie niezależności lub Komisja jeszcze nie przeanalizowała wniosku, nie należy jeszcze – jak zazwyczaj ma to miejsce w obrocie prawnym – uciekać się do sankcji. Samo podejrzenie o naruszenie przepisów jest nieproporcjonalne. Przy braku

*informacji wystarczające są instrumenty stosowane zazwyczaj w przypadku postępowań w sprawie uchybienia. Natychmiastowe wykluczenie ze względu na podejrzenie stanowiłoby karę prewencyjną dla przedsiębiorstwa i w rezultacie zaszkodziłoby konkurencyjności.*

## **Poprawka 10**

### **Wniosek dotyczący dyrektywy**

#### **Artykuł 1 – punkt 4**

Dyrektywa 2012/34/UE

Artykuł 7 d – ustęp 1

#### *Tekst proponowany przez Komisję*

1. Państwa członkowskie dopilnowują, aby zarządcy infrastruktury ustanowili i zorganizowali komitety koordynacyjne dla każdej z sieci. Członkostwo w takim Komitecie przysługuje co najmniej zarządcy infrastruktury, znanym wnioskodawcom w rozumieniu art. 8 ust. 3 oraz, na ich wniosek, potencjalnym wnioskodawcom, reprezentującym ich organizacjom, przedstawicielom użytkowników kolejowych przewozów towarowych i pasażerskich oraz, **w stosownych przypadkach**, władzom regionalnym i lokalnym. Przedstawiciele państwa członkowskiego oraz dany organ regulacyjny są zapraszani na posiedzenia komitetu koordynacyjnego jako obserwatorzy.

#### *Poprawka*

1. Państwa członkowskie dopilnowują, aby zarządcy infrastruktury ustanowili i zorganizowali komitety koordynacyjne dla każdej z sieci. Członkostwo w takim Komitecie przysługuje co najmniej zarządcy infrastruktury, znanym wnioskodawcom w rozumieniu art. 8 ust. 3 oraz, na ich wniosek, potencjalnym wnioskodawcom, reprezentującym ich organizacjom, przedstawicielom użytkowników kolejowych przewozów towarowych i pasażerskich oraz **przedstawicielom pracowników sektora kolejowego, a także stosownym** władzom regionalnym i lokalnym. Przedstawiciele państwa członkowskiego oraz dany organ regulacyjny są zapraszani na posiedzenia komitetu koordynacyjnego jako obserwatorzy.

#### *Uzasadnienie*

*Władze regionalne i lokalne są ważnymi podmiotami polityki transportowej i jako takie muszą w niej systematycznie uczestniczyć, a nie tylko w stosownych przypadkach. Dlatego powinny one należeć do komitetu koordynacyjnego.*

## **Poprawka 11**

### **Wniosek dotyczący dyrektywy**

#### **Artykuł 1 – punkt 4**

*Tekst proponowany przez Komisję*

3. Komitet koordynacyjny opracowuje regulamin wewnętrzny, który obejmuje w szczególności zasady dotyczące udziału w posiedzeniach oraz ich częstotliwości (co najmniej raz na kwartał). Sprawozdanie z dyskusji w Komitecie koordynacyjnym jest przedkładane co roku zarządcy infrastruktury, państwu członkowskiemu, odpowiedniemu organowi regulacyjnemu oraz Komisji ze wskazaniem odnośnych stanowisk zajętych przez członków komitetu.

*Poprawka*

3. Komitet koordynacyjny opracowuje regulamin wewnętrzny, który obejmuje w szczególności zasady dotyczące udziału w posiedzeniach oraz ich częstotliwości (co najmniej raz na kwartał), **a także zasady dotyczące prowadzonych przynajmniej raz w roku regularnych konsultacji z przedstawicielami użytkowników usług kolejowych przewozów towarowych i osobowych**. Sprawozdanie z dyskusji w Komitecie koordynacyjnym jest przedkładane co roku zarządcy infrastruktury, państwu członkowskiemu, odpowiedniemu organowi regulacyjnemu oraz Komisji ze wskazaniem odnośnych stanowisk zajętych przez członków komitetu.

**Poprawka 12**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Artykuł 1 – punkt 4**  
Dyrektywa 2012/34/UE  
Artykuł 7 – ustęp 3 a (nowy)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

**3a. Zarządca infrastruktury powołuje ze swych szeregów przedstawiciela, który jest odpowiedzialny za kontakty z władzami lokalnymi i regionalnymi. Przedstawiciel ten musi być w stanie odpowiadać w imieniu zarządcy infrastruktury na zapytania władz lokalnych lub regionalnych w terminie pięciu dni.**

*Uzasadnienie*

*Zwiększenie kompetencji zarządcy infrastruktury musi iść w parze z większą odpowiedzialnością na szczeblu międzynarodowym poprzez sieć zarządców infrastruktury, jak również na szczeblu lokalnym. Jako rodzaj centralnego punktu kontaktowego, osoba wyznaczona do kontaktów z władzami lokalnymi i regionalnymi musi być w stanie udzielać*

*szybko odpowiedzi na ich zapytania.*

### **Poprawka 13**

#### **Wniosek dotyczący dyrektywy**

#### **Artykuł 1 – punkt 4**

Dyrektywa 2012/34/UE

Artykuł 7 e – ustęp 1

*Tekst proponowany przez Komisję*

1. Państwa członkowskie **zapewniają uczestnictwo i współpracę** zarządców infrastruktury w ramach sieci służącej rozwojowi unijnej infrastruktury kolejowej, w szczególności w celu zapewnienia terminowego i skutecznego wdrożenia transeuropejskiej sieci transportowej, w tym korytarzy sieci bazowej, kolejowych korytarzy towarowych zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 913/2010 oraz planu wdrożenia europejskiego systemu zarządzania ruchem kolejowym (ERTMS) ustanowionego w decyzji 2012/88/UE.

*Poprawka*

1. Państwa członkowskie **wymagają w terminie dwóch lat od wdrożenia niniejszej dyrektywy uczestnictwa i współpracy** zarządców infrastruktury w ramach sieci służącej rozwojowi unijnej infrastruktury kolejowej, w szczególności w celu zapewnienia terminowego i skutecznego wdrożenia transeuropejskiej sieci transportowej, w tym korytarzy sieci bazowej, kolejowych korytarzy towarowych zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 913/2010 oraz planu wdrożenia europejskiego systemu zarządzania ruchem kolejowym (ERTMS) ustanowionego w decyzji 2012/88/UE, **a także efektywności regionalnej transgranicznej współpracy w zakresie transportu kolejowego.**

*Uzasadnienie*

*Sieć europejskich zarządców infrastruktury umożliwi rozwiązywanie na właściwym szczeblu problemów związanych z transgraniczną działalnością przewozową. Władze lokalne powinny również w tym uczestniczyć.*

### **Poprawka 14**

#### **Wniosek dotyczący dyrektywy**

#### **Artykuł 1 – punkt 4**

Dyrektywa 2012/34/UE

Artykuł 7 e – ustęp 3

*Tekst proponowany przez Komisję*

Komisja może **przyjąć środki określające**

*Poprawka*

Komisja może, **w stosownych**

*wspólne zasady i praktyki sieci, w szczególności w celu zapewnienia spójności działań w zakresie analizy porównawczej, oraz procedury, które należy stosować na potrzeby współpracy w ramach sieci. Środki te są przyjmowane w drodze aktu wykonawczego zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 62 ust. 3.”;*

*przypadkach, przedstawić wnioski ustawodawcze mające na celu poprawę współpracy między zarządcami infrastruktury będącymi członkami sieci.*

## **Poprawka 15**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Artykuł 1 – punkt 6 – litera a**  
Dyrektywa 2012/34/UE  
Artykuł 11 – ustęp 1

*Tekst proponowany przez Komisję*

‘1. Państwa członkowskie mogą ograniczyć prawo dostępu, przewidziane w art. 10 ust. 2, w połączeniach pasażerskich pomiędzy daną stacją początkową oraz daną stacją docelową, w przypadku gdy dana trasa lub trasa alternatywna jest objęta co najmniej jedną umową o świadczenie usług publicznych, a korzystanie z tego prawa zagrażałoby równowadze ekonomicznej umowy lub umów o świadczenie usług publicznych.’;

*Poprawka*

‘1. Państwa członkowskie mogą ograniczyć prawo dostępu, przewidziane w art. 10 ust. 2, w połączeniach pasażerskich pomiędzy daną stacją początkową oraz daną stacją docelową, w przypadku gdy dana trasa lub trasa alternatywna jest objęta co najmniej jedną umową o świadczenie usług publicznych, a korzystanie z tego prawa zagrażałoby równowadze ekonomicznej umowy lub umów o świadczenie usług publicznych **lub jest niekorzystne dla jakości świadczonej usługi.**’

## **Poprawka 16**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Artykuł 1 – punkt 6 – litera b**  
Dyrektywa 2012/34/UE  
Artykuł 11 – ustęp 2 – akapit pierwszy – wprowadzenie

*Tekst proponowany przez Komisję*

„Aby określić, czy równowaga ekonomiczna umowy o świadczenie usług

*Poprawka*

„Aby określić, czy równowaga ekonomiczna umowy o świadczenie usług

publicznych byłaby zagrożona, właściwy organ regulacyjny lub właściwe organy regulacyjne, o których mowa w art. 55, przeprowadzają obiektywną analizę ekonomiczną i opierają swoją decyzję na wcześniej ustalonych kryteriach. Dokonują tego na wniosek złożony w terminie **jednego miesiąca** od przekazania informacji o zamiarze świadczenia przewozów pasażerskich, o którym mowa w art. 38 ust. 4, przez którykolwiek z poniższych podmiotów:

publicznych byłaby zagrożona, właściwy organ regulacyjny lub właściwe organy regulacyjne, o których mowa w art. 55, przeprowadzają obiektywną analizę ekonomiczną i opierają swoją decyzję na wcześniej ustalonych kryteriach, **przy uwzględnieniu łącznego efektu usług świadczonych bezpłatnie**. Dokonują tego na wniosek złożony w terminie **dwóch miesięcy** od przekazania informacji o zamiarze świadczenia przewozów pasażerskich, o którym mowa w art. 38 ust. 4, przez którykolwiek z poniższych podmiotów:

## Poprawka 17

### Wniosek dotyczący dyrektywy

#### Artykuł 1 – punkt 7

Dyrektywa 2012/34/UE

Artykuł 13 a – ustęp 1

*Tekst proponowany przez Komisję*

1. Bez uszczerbku dla rozporządzenia (WE) nr 1371/2007 oraz dyrektywy 2010/40/UE państwa członkowskie **mogą wymagać**, aby przedsiębiorstwa kolejowe wykonujące krajowe przewozy pasażerskie uczestniczyły we wspólnym systemie informacyjnym i zintegrowanym systemie biletowym umożliwiającym sprzedaż biletów, biletów bezpośrednich i rezerwacji, lub **zdecydować** o upoważnieniu właściwych organów do utworzenia takiego systemu. W przypadku utworzenia takiego systemu państwa członkowskie dopilnowują, aby nie prowadził on do zakłóceń rynku ani dyskryminacji między przedsiębiorstwami kolejowymi i był zarządzany przez publiczny lub prywatny podmiot prawny albo stowarzyszenie wszystkich przedsiębiorstw kolejowych wykonujących przewozy pasażerskie.

*Poprawka*

1. Bez uszczerbku dla rozporządzenia (WE) nr 1371/2007 oraz dyrektywy 2010/40/UE państwa członkowskie **wymagają**, aby przedsiębiorstwa kolejowe wykonujące krajowe przewozy pasażerskie uczestniczyły we wspólnym systemie informacyjnym i zintegrowanym systemie biletowym umożliwiającym sprzedaż biletów, biletów bezpośrednich i rezerwacji, lub **zdecydują** o upoważnieniu właściwych organów do utworzenia takiego systemu. W przypadku utworzenia takiego systemu państwa członkowskie dopilnowują, aby nie prowadził on do zakłóceń rynku ani dyskryminacji między przedsiębiorstwami kolejowymi i był zarządzany przez publiczny lub prywatny podmiot prawny albo stowarzyszenie wszystkich przedsiębiorstw kolejowych wykonujących przewozy pasażerskie. **Przedstawiciele władz lokalnych i regionalnych stanowią część tego podmiotu prawnego lub stowarzyszenia i**

*uczestniczą w pełnym zakresie w podejmowaniu przez nich decyzji.*

#### *Uzasadnienie*

*Regiony często informują o problemach z systemami biletowymi na dworcach zarządzanych przez ustanowione przedsiębiorstwa kolejowe. Celem regionów jest harmonizacja systemów biletowych na konkurencyjnym rynku. Obowiązek uczestniczenia w krajowym systemie informacyjnym może przyczynić się do zwiększenia atrakcyjności transportu publicznego. W związku z tym władze lokalne muszą uczestniczyć w gremiach zarządzających tego systemu.*

### **Poprawka 18**

#### **Wniosek dotyczący dyrektywy**

#### **Artykuł 1 – punkt 8**

Dyrektywa 2012/34/UE

Artykuł 38 – ustęp 4

#### *Tekst proponowany przez Komisję*

'4. W przypadku gdy wnioskodawca zamierza wystąpić z wnioskiem o przyznanie zdolności przepustowej infrastruktury w celu wykonywania przewozów pasażerskich informuje o tym zarządców infrastruktury i odpowiednie organy regulacyjne najpóźniej na **18** miesięcy przed wejściem w życie obowiązującego rozkładu jazdy, do którego odnosi się wniosek o przyznanie zdolności przepustowej. Aby umożliwić odpowiednim organom regulacyjnym określenie potencjalnego wpływu ekonomicznego na obowiązujące umowy o świadczenie usług publicznych, organy regulacyjne dopilnowują, aby każdy właściwy organ, który udzielił publicznego zamówienia na kolejowe przewozy pasażerskie na tej trasie określone w umowie o świadczenie usług publicznych, każdy inny zainteresowany właściwy organ mający prawo ograniczania dostępu na mocy art. 11 oraz każde przedsiębiorstwo kolejowe realizujące umowę o świadczenie usług publicznych na trasie tych przewozów pasażerskich zostały odpowiednio poinformowane bez zbędnej

#### *Poprawka*

'4. W przypadku gdy wnioskodawca zamierza wystąpić z wnioskiem o przyznanie zdolności przepustowej infrastruktury w celu wykonywania przewozów pasażerskich informuje o tym zarządców infrastruktury i odpowiednie organy regulacyjne najpóźniej na **12** miesięcy przed wejściem w życie obowiązującego rozkładu jazdy, do którego odnosi się wniosek o przyznanie zdolności przepustowej. Aby umożliwić odpowiednim organom regulacyjnym określenie potencjalnego wpływu ekonomicznego na obowiązujące umowy o świadczenie usług publicznych, organy regulacyjne dopilnowują, aby każdy właściwy organ, który udzielił publicznego zamówienia na kolejowe przewozy pasażerskie na tej trasie określone w umowie o świadczenie usług publicznych, każdy inny zainteresowany właściwy organ mający prawo ograniczania dostępu na mocy art. 11 oraz każde przedsiębiorstwo kolejowe realizujące umowę o świadczenie usług publicznych na trasie tych przewozów pasażerskich zostały odpowiednio poinformowane bez zbędnej

zwłoki i najpóźniej w ciągu pięciu dni.”

zwłoki i najpóźniej w ciągu pięciu dni.”

## **Poprawka 19**

### **Wniosek dotyczący dyrektywy**

#### **Artykuł 1 – punkt 8 a (nowy)**

Dyrektywa 2012/34/UE

Artykuł 56 – ustęp 1 – litera h oraz i (nowa)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

***8a. w art. 56 ust. 1 dodaje się następujące litery:***

***‘h) planowanych prac konserwacyjnych;***

***i) nieplanowanych prac konserwacyjnych.”.***



## PROCEDURA

<b>Tytuł</b>	Zmiana dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE z dnia 21 listopada 2012 r. w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego w odniesieniu do otwarcia rynku krajowych kolejowych przewozów pasażerskich oraz zarządzania infrastrukturą kolejową
<b>Odsyłacze</b>	COM(2013)0029 – C7-0025/2013 – 2013/0029(COD)
<b>Komisja przedmiotowo właściwa</b> Data ogłoszenia na posiedzeniu	TRAN 7.2.2013
<b>Opinia wydana przez</b> Data ogłoszenia na posiedzeniu	REGI 7.2.2013
<b>Sprawozdawca(czyni) komisji opiniodawczej</b> Data powołania	Joachim Zeller 19.2.2013
<b>Data przyjęcia</b>	14.10.2013
<b>Wynik głosowania końcowego</b>	+: 29 –: 0 0: 3
<b>Posłowie obecni podczas głosowania końcowego</b>	Luís Paulo Alves, Francesca Barracciu, Victor Boștinaru, Nikos Chrysogelos, Danuta Maria Hübner, María Irigoyen Pérez, Seán Kelly, Mojca Kleva Kekuš, Constanze Angela Krehl, Petru Constantin Luhan, Iosif Matula, Jan Olbrycht, Wojciech Michał Olejniczak, Georgios Stavrakakis, Nuno Teixeira, Lambert van Nistelrooij, Oldřich Vlasák, Kerstin Westphal, Hermann Winkler, Joachim Zeller
<b>Zastępca(y) obecny(i) podczas głosowania końcowego</b>	Andrea Cozzolino, Cornelia Ernst, Catherine Grèze, Karin Kadenbach, Maurice Ponga, Elisabeth Schroedter, Richard Seeber, Patrice Tirolien, Giommara Uggias, Derek Vaughan
<b>Zastępca(y) (art. 187 ust. 2) obecny(i) podczas głosowania końcowego</b>	Edvard Kožušník, Ivana Maletić

## PROCEDURA

<b>Tytuł</b>	Zmiana dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE z dnia 21 listopada 2012 r. w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego w odniesieniu do otwarcia rynku krajowych kolejowych przewozów pasażerskich oraz zarządzania infrastrukturą kolejową			
<b>Odsyłacze</b>	COM(2013)0029 – C7-0025/2013 – 2013/0029(COD)			
<b>Data przedstawienia w PE</b>	30.1.2013			
<b>Komisja przedmiotowo właściwa</b> Data ogłoszenia na posiedzeniu	TRAN 7.2.2013			
<b>Komisja(e) wyznaczona(e) do wydania opinii</b> Data ogłoszenia na posiedzeniu	EMPL 7.2.2013	ENVI 7.2.2013	ITRE 7.2.2013	IMCO 7.2.2013
	REGI 7.2.2013			
<b>Opinia niewydana</b> Data decyzji	ENVI 19.2.2013	ITRE 20.2.2013	IMCO 20.2.2013	
<b>Sprawozdawca(y)</b> Data powołania	Saïd El Khadraoui 5.3.2013			
<b>Rozpatrzenie w komisji</b>	8.7.2013	14.10.2013		
<b>Data przyjęcia</b>	17.12.2013			
<b>Wynik głosowania końcowego</b>	+: -: 0:	27 12 6		
<b>Posłowie obecni podczas głosowania końcowego</b>	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, Knut Fleckenstein, Jacqueline Foster, Franco Frigo, Mathieu Grosch, Jim Higgins, Juozas Imbrasas, Dieter-Lebrecht Koch, Georgios Koumoutsakos, Werner Kuhn, Jörg Leichtfried, Bogusław Liberadzki, Marian-Jean Marinescu, Gesine Meissner, Mike Nattrass, Hubert Pirker, Dominique Riquet, Petri Sarvamaa, David-Maria Sassoli, Vilja Savisaar-Toomast, Olga Sehnalová, Brian Simpson, Silvia-Adriana Țicău, Giommara Uggias, Peter van Dalen, Patricia van der Kammen, Roberts Zīle			
<b>Zastępca(y) obecny(i) podczas głosowania końcowego</b>	Jean-Jacob Bicep, Michel Dantin, Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz, Alfreds Rubiks, Sabine Wils, Karim Zérifi			
<b>Zastępca(y) (art. 187 ust. 2) obecny(i) podczas głosowania końcowego</b>	Ivo Strejček			
<b>Data złożenia</b>	21.1.2014			