

Środa, 28 września 2005 r.

P6_TA(2005)0354

Rozwój kolei wspólnotowych ***I

Rezolucja legislacyjna Parlamentu Europejskiego w sprawie wniosku dotyczącego dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającej dyrektywę Rady 91/440/EWG w sprawie rozwoju kolei wspólnotowych (COM(2004)0139 — C6-0001/2004 — 2004/0047(COD))

(Procedura współdecyzji: pierwsze czytanie)

Parlament Europejski,

- uwzględniając wniosek Komisji przedstawiony Parlamentowi Europejskiemu i Radzie (COM(2004)0139) ⁽¹⁾,
 - uwzględniając art. 251 ust. 2 i art. 71 Traktatu WE, zgodnie z którymi wniosek został przedłożony Parlamentowi przez Komisję (C6-0001/2004),
 - uwzględniając art. 51 Regulaminu,
 - uwzględniając sprawozdanie Komisji Transportu i Turystyki (A6-0143/2005),
1. zatwierdza po poprawkach wniosek Komisji;
 2. zwraca się do Komisji o ponowną konsultację, jeśli uzna ona za stosowne wprowadzenie znaczących zmian do swojego wniosku lub zastąpienie go innym tekstem;
 3. zobowiązuje swojego Przewodniczącego do przekazania stanowiska Parlamentu Radzie i Komisji.

⁽¹⁾ Dotychczas niepublikowany w Dzienniku Urzędowym.

P6_TC1-COD(2004)0047

Stanowisko Parlamentu Europejskiego przyjęte w pierwszym czytaniu w dniu 28 września 2005 r. w celu przyjęcia dyrektywy 2005/.../WE Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającej dyrektywę Rady 91/440/EWG w sprawie rozwoju kolei wspólnotowych oraz dyrektywę 2001/14/WE w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej oraz przyznawania świadectw bezpieczeństwa

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską, a w szczególności jego art. 71,

uwzględniając wniosek Komisji ⁽¹⁾,

uwzględniając opinię Komitetu Ekonomiczno-Społecznego ⁽²⁾,

uwzględniając opinię Komitetu Regionów ⁽³⁾,

stanowiąc zgodnie z procedurą określoną w art. 251 Traktatu ⁽⁴⁾,

⁽¹⁾ Dz.U. C str.

⁽²⁾ Dz.U. C 221, 8.9.2005, str. 56.

⁽³⁾ Dz.U. C 71, 22.3.2005, str. 26.

⁽⁴⁾ Stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 28 września 2005 roku.

Środa, 28 września 2005 r.

a także mając na uwadze, że:

- (1) Dyrektywa Rady 91/440/EWG z dnia 29 lipca 1991 r. w sprawie rozwoju kolei wspólnotowych⁽¹⁾ miała na celu ułatwienie przystosowania tychże kolei do wymogów wspólnego rynku oraz poprawę ich wydajności.
- (2) W swojej Białej Księdze zatytułowanej *Europejska polityka transportowa do 2010 r.: czas na decyzje*⁽²⁾ Komisja ogłosiła zamiar kontynuacji budowy rynku wewnętrznego na usługi kolejowe, proponując otwarcie rynku na międzynarodowe usługi pasażerskie.
- (3) W dniu 23 października 2003 roku Parlament Europejski przyjął poprawkę⁽³⁾ wzywającą do otwarcia z dniem 1 stycznia 2008 r. konkurencji w zakresie wszystkich krajowych i międzynarodowych kolejowych usług pasażerskich. Komisja oznajmiła w tym kontekście, że zamierza przedstawić szczególny projekt mający na celu dostosowanie istniejących uregulowań z zakresu kontraktów na usługi publiczne oraz środków ochrony praw pasażerów międzynarodowych.
- (4) Międzynarodowe usługi kolejowe przedstawiają obecnie bardzo zróżnicowany obraz. Usługi dalekobieżne (pociągi nocne) przeżywają trudności i kilka z nich zostało ostatnio wycofanych przez przedsiębiorstwa kolejowe, które pragną ograniczyć straty. Natomiast rynek na międzynarodowe usługi ekspresowe odczuwa gwałtowny przyrost ruchu i nadal będzie się dynamicznie rozwijał w związku z podwojeniem wielkości i wzajemnym połączeniem ogólnoeuropejskiej sieci linii szybkobieżnych do 2010 r. Mimo to, w obu tych przypadkach występuje silna presja konkurencyjna ze strony tanich linii lotniczych i kluczowe znaczenie ma pobudzenie nowych inicjatyw poprzez wspieranie konkurencji pomiędzy przedsiębiorstwami kolejowymi.
- (5) Otwarcie **rynku usług** transportu pasażerskiego nie byłoby możliwe bez szczegółowych przepisów w sprawie dostępu do infrastruktury, znacznych postępów w zakresie interoperacyjności oraz ścisłych ram bezpieczeństwa transportu kolejowego na poziomie krajowym i europejskim. Wszystkie te elementy zostały wprowadzone poprzez transpozycję dyrektyw 2001/12/WE⁽⁴⁾, 2001/13/WE⁽⁵⁾, 2001/14/WE⁽⁶⁾ oraz **2004/49/WE**⁽⁷⁾. Te nowe ramy instytucjonalne muszą zostać poparte utrwaloną, skonsolidowaną praktyką przed proponowaną datą otwarcia **sieci** usług transportu pasażerskiego. **Ponieważ te ramowe dyrektywy Wspólnoty Europejskiej muszą zostać przyjęte przez ustawodawstwa poszczególnych krajów najpóźniej do 2006 r., sieci transportu pasażerskiego powinny zostać otwarte do 2008 r. dla usług międzynarodowych, a do 2012 r. dla wszystkich innych rodzajów usług w zakresie transportu pasażerskiego.**
- (6) **Państwa Członkowskie powinny zachować swobodę wcześniejszego uznania prawa dostępu przedsiębiorstw kolejowych i grup międzynarodowych do krajowych i międzynarodowych usług transportu pasażerskiego. Korzystanie z takiego prawa może być czasowo ograniczone do przedsiębiorstw kolejowych i ich bezpośrednio i pośrednio kontrolowanych podmiotów zależnych, które posiadają licencję w Państwach Członkowskich, w których stosowane są analogiczne warunki dostępu do infrastruktury kolejowej.**
- (7) Liczba połączeń kolejowych bez przystanków pośrednich jest bardzo ograniczona. W przypadku przejazdów z przystankami pośrednimi kluczowe znaczenie ma zezwolenie nowym podmiotom na zabieranie i wysadzanie pasażerów na trasie przejazdu, aby zapewnić takim przedsięwzięciom realistyczny próg rentowności i uniknąć stawiania potencjalnych konkurentów w niekorzystnej sytuacji w porównaniu z działającymi operatorami, którzy mają prawo do zabierania i wysadzania pasażerów na trasie przejazdu.

⁽¹⁾ Dz.U. L 237 z 24.8.1991, str. 25. Dyrektywa ostatnio zmieniona traktatem o przystąpieniu z 2003 roku.

⁽²⁾ COM(2001)0370.

⁽³⁾ Dz.U. C 82 E z 1.4.2004, str. 502.

⁽⁴⁾ Dyrektywa 2001/12/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 26 lutego 2001 r. zmieniająca dyrektywę 91/440/EWG Rady (Dz.U. L 75 z 15.3.2001, str. 1).

⁽⁵⁾ Dyrektywa 2001/13/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 26 lutego 2001 r. zmieniająca dyrektywę 95/18/WE Rady w sprawie przyznawania licencji przedsiębiorstwom kolejowym (Dz.U. L 75 z 15.3.2001, str. 26). Dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą 2004/49/WE (Dz.U. L 164 z 30.4.2004, str. 44).

⁽⁶⁾ Dyrektywa 2001/14/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 26 lutego 2001 r. w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej oraz przyznawanie świadectw bezpieczeństwa (Dz.U. L 75 z 15.3.2001, str. 29). Dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą 2004/49/WE.

⁽⁷⁾ **Dyrektywa 2004/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie bezpieczeństwa transportu kolejowego Wspólnoty zmieniająca dyrektywę 95/18/WE Rady w sprawie przyznawania licencji przedsiębiorstwom kolejowym oraz dyrektywę 2001/14/WE w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej oraz przyznawanie świadectw bezpieczeństwa.**

Środa, 28 września 2005 r.

- (8) Rozporządzenie (EWG) nr 1191/69 Rady z dnia 26 czerwca 1969 r. w sprawie działania Państw Członkowskich dotyczącego zobowiązań związanych z pojęciem usługi publicznej w transporcie kolejowym, drogowym i w żegludze śródlądowej ⁽¹⁾ upoważnia Państwa Członkowskie i wspólnoty lokalne do zawierania kontraktów na świadczenie usług publicznych. Te kontrakty mogą obejmować wyłączne prawa do świadczenia określonych usług. Dlatego konieczne jest zabezpieczenie spójności pomiędzy postanowieniami tego rozporządzenia a zasadą otwarcia dla **konkurencji usług** transportu pasażerskiego. **26 lipca 2000 r.** Komisja przedłożyła projekt rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie środków Państw Członkowskich w związku z wymaganiami służb publicznych i udzielaniem zamówień publicznych dotyczących transportu pasażerskiego odbywającego się po torach, drogach i trasach żegludgi śródlądowej ⁽²⁾, który ma zastąpić rozporządzenie (EWG) nr 1191/69. Ten projekt przewiduje w szczególności wprowadzenie systemu kontrolowanej konkurencji przy udzielaniu kontraktów na usługi publiczne. **Parlament Europejski przyjął w tej sprawie stanowisko 14 listopada 2001 r. w pierwszym czytaniu ⁽³⁾. Jednakże Rada do tej pory jeszcze nie ustaliła wspólnego stanowiska w tej sprawie, tak że postępowanie ustawodawcze nie mogło być kontynuowane.**
- (9) **Dla utworzenia wyspecjalizowanej infrastruktury, takiej jak szybkie linie kolejowe, przedsiębiorstwa kolejowe potrzebują pewności w zakresie planowania oraz pewności prawnej, które będą odpowiednie do znaczenia zakrojonych na szeroką skalę i długookresowych inwestycji. Dlatego należy im umożliwić zawieranie kontraktów ramowych z reguły na dziesięcioletni okres czasu. W tym zakresie należy odpowiednio zmienić dyrektywę 2001/14/WE.**
- (10) Stosowanie niniejszej dyrektywy powinno zostać ocenione na podstawie **dwóch sprawozdań**, które ma przedstawić Komisja po dwóch latach od otwarcia rynku, **odpowiednio**, międzynarodowych i krajowych usług transportu pasażerskiego. **Sprawozdania te powinny zawierać dokonane przez Komisję pierwsze oceny wpływu pierwszego i drugiego pakietu kolejowego na standardy jakości usług publicznych, standardy socjalne dla pracowników oraz środowisko naturalne. Ponadto Komisja do dnia 31 grudnia 2005 r. powinna przedstawić ocenę wpływu otwarcia sieci dla krajowych usług transportu pasażerskiego.**
- (11) Skoro cel proponowanych działań, a mianowicie rozwój kolei wspólnotowych, nie może zostać w odpowiednim zakresie osiągnięty przez Państwa Członkowskie ze względu na konieczność zapewnienia sprawiedliwych i niedyskryminujących warunków dostępu do infrastruktury oraz wzięcia pod uwagę oczywistego międzynarodowego wymiaru sposobu funkcjonowania sieci kolejowych, zaś ze względu na potrzebę przeprowadzenia skoordynowanych działań transnarodowych cel ten może zostać osiągnięty w stopniu bardziej satysfakcjonującym na poziomie wspólnotowym, Wspólnota może podjąć środki zgodne z zasadą pomocniczości określoną w artykule 5 Traktatu. Zgodnie z zasadą proporcjonalności określoną w tymże artykule niniejsza dyrektywa nie wykracza poza zakres niezbędny do osiągnięcia wyżej wymienionego celu.
- (12) Dlatego wskazana jest zmiana dyrektywy 91/440/EWG — **oraz dyrektywy 2001/14/WE,**

PRZYJMUJĄ NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

Artykuł 1

Dyrektywa 91/440/EWG zostaje zmieniona w sposób następujący:

1) w art. 3 skreśla się tiret czwarty;

2) w art. 3 po tirecie piątym dodaje się następujący tiret:

„— międzynarodowe usługi pasażerskie oznaczają usługi transportu pasażerskiego, w ramach których pociąg przejeżdża przez co najmniej jedną granicę Państwa Członkowskiego; skład pociągu może być łączony i/lub dzielony, a poszczególne jego części mogą mieć różne miejsca wyjazdu i docelowe, pod warunkiem że wszystkie wagony przekraczają co najmniej jedną granicę”;

⁽¹⁾ Dz.U. L 156 z 28.6.1969, str. 1. Rozporządzenie ostatnio zmienione rozporządzeniem (EWG) nr 1893/91 (Dz.U. L 169 z 29.6.1991, str. 1).

⁽²⁾ Dz.U. C 365 E z 19.12.2000, str. 169.

⁽³⁾ Dz.U. C 140 E z 13.6.2002, str. 262.

Środa, 28 września 2005 r.

- 3) w art. 5 ust. 3 skreśla się tiret pierwszy;
- 4) w art. 8 ust. 1 skreśla się sformułowanie „grupy międzynarodowe”;
- 5) w art. 10 skreśla się ustęp 1;
- 6) wymienione w punktach 1), 3), 4) i 5) **poprawki** obowiązują od dnia 1 stycznia 2008;
- 7) w art. 10 dodaje się następujące ustępy 3a, 3b, 3c i 3d:

„3a. Przedsiębiorstwa kolejowe objęte zakresem stosowania art. 2 uzyskują, **do dnia 1 stycznia 2008 r. na równoprawnych warunkach, dostęp** do infrastruktury — **dla celów świadczenia międzynarodowych usług transportu pasażerskiego, a dla celów świadczenia wszelkich innych usług w zakresie transportu pasażerskiego do dnia 1 stycznia 2012 r. Wykonując międzynarodowe usługi** transportu pasażerskiego, przedsiębiorstwa kolejowe mają prawo do zabierania **i wysadzania** pasażerów na każdej stacji **leżącej pomiędzy miejscem odjazdu a miejscem przeznaczenia**.

3b. Państwa Członkowskie mogą ograniczyć prawo dostępu określone w **ust. 3 lit. a) do** połączeń, które są objęte kontraktem na świadczenie usług publicznych zgodnym z obowiązującym prawem wspólnotowym. **Jakiegokolwiek** ograniczenie, **w tym powodujące ograniczenie** prawa do zabierania i **wysadzania** pasażerów na dowolnej stacji, **może nastąpić jedynie na podstawie obiektywnej analizy gospodarczej dokonanej przez organ regulacyjny wspomniany w art. 30 dyrektywy 2001/14/WE (*) lub za zgodą odpowiednich organów kontrolnych w przypadku, gdyby w przeciwnym razie niemożliwe było utrzymanie żywotności gospodarczej w sektorze usług użyteczności publicznej**.

3c. Państwa Członkowskie podejmują wszelkie niezbędne kroki mające na celu zapewnienie, że decyzje określone w ust. 3 lit. b poddane zostaną kontroli konstytucyjności.

3d. Państwa Członkowskie mają możliwość **wcześniejszego uznania prawa dostępu przedsiębiorstw kolejowych i grup międzynarodowych świadczących usługi w zakresie krajowego i międzynarodowego transportu pasażerskiego** Korzystanie z takiego prawa może zostać czasowo ograniczone do przedsiębiorstw kolejowych i ich bezpośrednio i pośrednio kontrolowanych podmiotów zależnych, które posiadają licencję w Państwach Członkowskich, w których stosowane są analogiczne warunki dostępu do infrastruktury kolejowej.

(*) Dz.U. L 75 z 15.3.2001, str. 29. Dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą 2004/49/WE (Dz.U. L 164 z 30.4.2004, str. 44).”

- 8) w art. 14 dodaje się następujący akapit:

„Najpóźniej do dnia, **odpowiednio, 31 grudnia 2009 r. lub 31 grudnia 2013 r.** Komisja przedstawia Parlamentowi Europejskiemu, Europejskiemu Komitetowi Ekonomiczno-Społecznemu, Komitetowi Regionów i Radzie **два sprawozdania** z wykonania postanowień, **jedno sprawozdanie dotyczące międzynarodowych usług transportu pasażerskiego, zaś drugie sprawozdanie dotyczące wszelkich innych usług w zakresie transportu pasażerskiego, z których każde zawierać będzie ocenę alokacji tras kolejowych oraz skutków w dziedzinie kontraktów na świadczenie usług publicznych**.”

Artykuł 2

Art. 17 ust. 5 dyrektywy 2001/14/WE otrzymuje następujące brzmienie:

„5. Umowy ramowe są co do zasady zawierane na pięć lat i podlegają przedłużeniu na okresy równe pierwotnemu okresowi obowiązywania. W szczególnych przypadkach zarządca infrastruktury może zgodzić się na krótszy lub dłuższy okres. Każdy okres dłuższy niż pięć lat należy uzasadnić kontraktami handlowymi, specjalistycznymi inwestycjami lub rodzajami ryzyka.

Dla usług wykorzystujących specjalistyczną infrastrukturę, o której mowa w art. 24, i które wymagają znaczących i długoterminowych inwestycji, umowy ramowe mogą być zawierane na okres 10 lat. Okresy dłuższe niż 10 lat są dopuszczalne tylko w wyjątkowych przypadkach, zwłaszcza gdy realizowane są długoterminowe inwestycje na dużą skalę, szczególnie gdy inwestycje takie objęte są zobowiązaniami umownymi, w tym wieloletnim planem amortyzacji.”

Środa, 28 września 2005 r.

Artykuł 3

Państwa Członkowskie wprowadzają w życie prawa, regulacje i przepisy administracyjne niezbędne do spełnienia warunków niniejszej dyrektywy najpóźniej do dnia ... (**). Bezzwłocznie informują one o tym Komisję.

W razie przyjęcia tych przepisów Państwa Członkowskie zamieszczają odniesienie do niniejszej dyrektywy lub też odniesienie takie towarzyszy ich oficjalnej publikacji. Metody dokonywania takich odniesień określone są przez Państwa Członkowskie.

Państwa Członkowskie przekazują Komisji teksty głównych przepisów prawa krajowego, które zostały przez nie przyjęte w przedmiocie objętym niniejszą dyrektywą, a także tabelę korelacji pomiędzy niniejszą dyrektywą a przyjętymi przepisami krajowymi.

Artykuł 4

Niniejsza dyrektywa wchodzi w życie z pierwszym dniem następującym po jej publikacji w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Artykuł 5

Niniejsza dyrektywa adresowana jest do Państw Członkowskich.

Sporządzono w ...

W imieniu Parlamentu Europejskiego
Przewodniczący

W imieniu Rady
Przewodniczący

(**) 18 miesięcy po dacie przyjęcia niniejszej dyrektywy.

P6_TA(2005)0355

Certyfikacja członków personelu pociągów zajmującego się prowadzeniem lokomotyw i pociągów ***I

Rezolucja legislacyjna Parlamentu Europejskiego w sprawie wniosku dotyczącego dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie certyfikacji członkom personelu pociągów zajmującym się prowadzeniem lokomotyw i pociągów w sieci kolejowej Wspólnoty (COM(2004)0142 — C6-0002/2004 — 2004/0048(COD))

(Procedura współdecyzji: pierwsze czytanie)

Parlament Europejski,

— uwzględniając wniosek Komisji przedstawiony Parlamentowi Europejskiemu i Radzie (COM(2004)0142) (1),

— uwzględniając art. 251 ust. 2 i art. 71 Traktatu WE, zgodnie z którymi wniosek został przestawiony Parlamentowi przez Komisję (C6-0002/2004),

— uwzględniając art. 51 Regulaminu,

— uwzględniając sprawozdanie Komisji Transportu i Turystyki (A6-0133/2005),

(1) Dotychczas nieopublikowany w Dzienniku Urzędowym.