

WSPÓLNE STANOWISKO (WE) NR 20/2006

przyjęte przez Radę w dniu 24 lipca 2006 r.

w celu przyjęcia dyrektywy 2006/.../WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia ... zmieniającej dyrektywę Rady 91/440/EWG w sprawie rozwoju kolei wspólnotowych oraz dyrektywę 2001/14/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej

(2006/C 289 E/02)

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

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

uwzględniając wniosek Komisji,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego ⁽¹⁾,uwzględniając opinię Komitetu Regionów ⁽²⁾,stanowiąc zgodnie z procedurą określoną w art. 251 Traktatu ⁽³⁾,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Dyrektywa Rady 91/440/EWG z dnia 29 lipca 1991 r. w sprawie rozwoju kolei wspólnotowych ⁽⁴⁾ miała w założeniu ułatwić dostosowanie kolei wspólnotowych do wymogów jednolitego rynku oraz je usprawnić.
- (2) 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 ⁽⁵⁾ dotyczy zasad i procedur, które należy stosować w odniesieniu do ustalania i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej i alokacji zdolności przepustowej tej infrastruktury.
- (3) W Białej Księdze „Europejska polityka transportowa do roku 2010: czas na decyzje” Komisja oznajmiła swój zamiar dalszego tworzenia wewnętrznego rynku usług kolejowych, proponując otwarcie rynku w zakresie międzynarodowych usług pasażerskich.
- (4) Niniejsza dyrektywa ma na celu zajęcie się kwestią otwarcia rynku dla międzynarodowych kolejowych usług

pasażerskich na terytorium Wspólnoty, i w związku z tym niniejsza dyrektywa nie powinna dotyczyć usług między Państwem Członkowskim a krajem trzecim. Ponadto Państwa Członkowskie powinny mieć możliwość wyłączenia z zakresu stosowania niniejszej dyrektywy przewozów tranzytowych przez terytorium Wspólnoty.

- (5) Sytuacja w dziedzinie międzynarodowych usług kolejowych jest niejednorodna. Z jednej strony połączenia dalekobieżne (na przykład pociągi nocne) są nierentowne i obsługujące je przedsiębiorstwa kolejowe zamknęły niedawno część z nich w celu zmniejszenia strat. Z drugiej strony, na rynku międzynarodowych usług dużych prędkości odnotowano gwałtowny wzrost natężenia ruchu, a rynek ten będzie nadal dynamicznie rozwijał się w związku z przewidywanym do 2010 roku podwojeniem transeuropejskiej sieci kolei dużych prędkości oraz powstaniem jej wzajemnych połączeń. Niemniej jednak, w obydwu przypadkach odczuwa się silną konkurencję ze strony tanich linii lotniczych. Dlatego też kluczowe znaczenie ma pobudzanie nowych inicjatyw poprzez propagowanie konkurencji między przedsiębiorstwami kolejowymi.
- (6) Otwarcie rynku międzynarodowych usług pasażerskich nie jest możliwe bez szczegółowych przepisów regulujących dostęp do infrastruktury, znacznych postępów w zakresie interoperacyjności oraz ścisłych ram dotyczących bezpieczeństwa transportu kolejowego na poziomie krajowym i europejskim. Wszystkie te elementy funkcjonują obecnie w wyniku transpozycji dyrektywy 2001/12/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 26 lutego 2001 r. zmieniającej dyrektywę Rady 91/440/EWG ⁽⁶⁾, dyrektywy 2004/51/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. zmieniającej dyrektywę Rady 91/440/EWG ⁽⁷⁾, dyrektywy 2001/13/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 26 lutego 2001 r. zmieniającej dyrektywę Rady 95/18/WE ⁽⁸⁾, dyrektywy 2001/14/WE oraz dyrektywy 2004/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie bezpieczeństwa kolei wspólnotowych ⁽⁹⁾. Konieczne jest, aby te nowe ramy regulacyjne zostały poparte utrwaloną, ujednoczoną praktyką przed proponowaną datą otwarcia rynku międzynarodowych usług pasażerskich. Będzie to wymagało pewnego czasu. Datą docelową otwarcia rynku powinien zatem być dzień 1 stycznia 2010 r.

⁽¹⁾ Dz.U. C 221 z 8.9.2005, str. 56.⁽²⁾ Dz.U. C 71 z 22.3.2005, str. 26.⁽³⁾ Opinia Parlamentu Europejskiego z dnia 28 września 2005 r. (dotychczas nieopublikowana w Dzienniku Urzędowym), wspólne stanowisko Rady z dnia 24 lipca 2006 r. oraz stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia ... (dotychczas nieopublikowane w Dzienniku Urzędowym).⁽⁴⁾ Dz.U. L 237 z 24.8.1991, str. 25. Dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą 2004/51/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz.U. L 164 z 30.4.2004, str. 164). Sprostowane przez Dz.U. L 220 z 21.6.2004, str. 58.⁽⁵⁾ 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). Sprostowane przez Dz.U. L 220 z 21.6.2004, str. 16.⁽⁶⁾ Dz.U. L 75 z 15.3.2001, str. 1.⁽⁷⁾ Dz.U. L 164 z 30.4.2004, str. 164. Sprostowane przez Dz.U. L 220 z 21.6.2004, str. 58.⁽⁸⁾ Dz.U. L 75 z 15.3.2001, str. 26.⁽⁹⁾ Dz.U. L 164 z 30.4.2004, str. 44. Sprostowane przez Dz.U. L 220 z 21.6.2004, str. 16.

- (7) Liczba usług kolejowych bez stacji pośrednich jest bardzo ograniczona. W przypadku przejazdów ze stacjami pośrednimi kluczowe znaczenie ma zezwolenie nowym podmiotom wchodzącym na rynek, które otrzymały dostęp do danych linii, na oferowanie podróży możliwości wsiadania i wysiadania na trasie przejazdu, tak aby zapewnić takim przewozom osiągnięcie realistycznej szansy na uzyskanie rentowności ekonomicznej i uniknąć stawiania potencjalnych konkurentów w niekorzystnej sytuacji w porównaniu z podmiotami już obecnymi, którzy mają prawo zapewnienia podróży możliwości wsiadania i wysiadania na trasie przejazdu. Prawo to nie powinno naruszać wspólnotowych i krajowych uregulowań w zakresie polityki konkurencji.
- (8) Wprowadzenie nowych, powszechnie dostępnych, międzynarodowych usług ze stacjami pośrednimi nie powinno pociągać za sobą otwarcia rynku krajowych usług pasażerskich, lecz skupiać się jedynie na tych stacjach, które na danej trasie międzynarodowej spełniają funkcję pomocniczą. Na tej podstawie, ich wprowadzenie powinno dotyczyć usług, których głównym celem jest transport osób na trasie międzynarodowej. Przy ustalaniu, czy taki jest główny cel danej usługi, powinno brać się pod uwagę kryteria takie jak proporcje obrotu i proporcje natężenia ruchu wynikające z transportu pasażerów na trasach krajowych w stosunku do pasażerów na trasach międzynarodowych, oraz długość trasy. Ustalenie to powinno być dokonywane przez odpowiedni krajowy organ kontrolny na wniosek zainteresowanej strony.
- (9) Rozporządzenie Rady (EWG) nr 1191/69 z dnia 26 czerwca 1969 r. w sprawie działania Państw Członkowskich dotyczącego zobowiązań związanych z pojęciem usługi publicznej w transporcie kolejowym, drogowym i w żegludzie śródlądowej⁽¹⁾ zezwala państwom członkowskim i władzom lokalnym na zawieranie umów o świadczenie usług publicznych. Umowy te mogą zawierać prawa wyłączne świadczenia określonych usług. Dlatego też konieczne jest zapewnienie spójności przepisów tego rozporządzenia z zasadą otwarcia międzynarodowych usług pasażerskich na konkurencję.
- (10) Otwarcie międzynarodowych usług pasażerskich na konkurencję, które obejmuje prawo zapewniania podróży możliwości wsiadania na jakiegokolwiek stacji na trasie międzynarodowej oraz wysiadania na innej stacji, w tym na stacjach znajdujących się w tym samym państwie członkowskim, może mieć wpływ na organizację i finansowanie kolejowych usług pasażerskich, świadczonych na podstawie publicznej umowy o świadczenie usług publicznych. Państwa członkowskie powinny mieć możliwość ograniczenia prawa dostępu do rynku, w przypadkach gdy prawo to zagroziłoby równowadze ekonomicznej wspomnianych umów o świadczenie usług publicznych oraz gdy właściwy organ kontrolny, o którym mowa w art. 30 dyrektywy 2001/14/WE, wydał na to zgodę na podstawie obiektywnej analizy ekonomicznej, na wniosek właściwych organów, które zawarły umowę o świadczenie usług publicznych.
- (11) Niektóre państwa członkowskie rozpoczęły już proces otwierania rynku kolejowych usług pasażerskich poprzez przeprowadzanie przejrzystych, otwartych przetargów na świadczenie niektórych usług tego typu. Nie powinny one mieć obowiązku zapewniania w pełni otwartego dostępu do międzynarodowych usług pasażerskich, gdyż konkurencja w zakresie prawa do eksploatacji niektórych tras kolejowych pozwolił w wystarczający sposób sprawdzić wartość rynkową świadczenia tych usług.
- (12) Ocena, czy równowaga ekonomiczna umów na świadczenie usług publicznych może być zagrożona, powinna uwzględniać wcześniej ustalone kryteria, takie jak wpływ na rentowność jakiegokolwiek usługi objętej daną usługą publiczną, 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 wystawiania biletów, lokalizacja i liczba stacji po obu stronach granicy oraz terminy i częstotliwość proponowanej nowej usługi. Uwzględniając taką ocenę i decyzję właściwego organu kontrolnego, państwa członkowskie mogą przyznać lub zmienić prawo dostępu do pożądaných międzynarodowych usług pasażerskich, lub odmówić przyznania tego prawa, w tym pobierać opłaty od podmiotu obsługującego nową międzynarodową usługę pasażerską, zgodnie z analizą ekonomiczną i prawem wspólnotowym oraz zasadami równości i niedyskryminacji.
- (13) W celu zapewnienia finansowania zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych, należy pozwolić państwom członkowskim na podniesienie opłat za usługi pasażerskie prowadzone na ich terytorium zgodnie z prawem wspólnotowym.
- (14) Organ kontrolny powinien działać w sposób pozwalający uniknąć wszelkich konfliktów interesów oraz wszelkiego ewentualnego zaangażowania w zawieranie umów o świadczenie usług publicznych, o których mowa. W szczególności, powinno zapewnić się jego funkcjonalną niezależność, jeżeli do celów organizacyjnych lub prawnych jest on ściśle powiązany z właściwym organem uczestniczącym w zawieraniu umów o świadczenie usług publicznych, o których mowa. Należy rozszerzyć kompetencje organu kontrolnego, tak aby umożliwić mu określanie celu usługi międzynarodowej i, w stosownych przypadkach, potencjalnego wpływu ekonomicznego na obowiązujące umowy o świadczenie usług publicznych.
- (15) Niniejsza dyrektywa stanowi kolejny etap otwarcia rynku kolejowego. Niektóre państwa członkowskie otworzyły już rynki międzynarodowych usług pasażerskich na swoim terytorium. W tym kontekście, niniejsza dyrektywa nie powinna być interpretowana jako nakładająca na te państwa członkowskie obowiązek przyznania przed dniem 1 stycznia 2010 r. prawa dostępu przedsiębiorstwom kolejowym posiadającym koncesję w państwie członkowskim, które nie przyznało praw o podobnym charakterze.

⁽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).

- (16) Krajowe organy kontrolne powinny na podstawie art. 31 dyrektywy 2001/14/WE wymieniać się informacjami i, o ile w poszczególnych przypadkach zaistnieje taka potrzeba, koordynować zasady i praktykę oceniania, czy zagrożona jest równowaga ekonomiczna umów na świadczenie usług publicznych. W oparciu o zdobyte doświadczenia powinny one stopniowo opracowywać wytyczne w tym zakresie.
- (17) Stosowanie niniejszej dyrektywy powinno podlegać ocenie na podstawie sprawozdania, które Komisja ma przedstawić po dwóch latach od daty otwarcia rynku międzynarodowych usług pasażerskich.
- (18) Państwo członkowskie, które nie posiada systemu kolei i które w bliskiej przyszłości nie będzie posiadało takiego systemu, byłoby obciążone nieproporcjonalnym i bezcelowym obowiązkiem, jeżeli miałoby ono transponować i wprowadzić w życie dyrektywy 91/440/EWG i 2001/14/WE. Dlatego też takie państwo członkowskie, tak długo jak nie posiada ono systemu kolei, powinno być zwolnione z obowiązku transpozycji i wprowadzenia w życie wspomnianych dyrektyw.
- (19) W związku z tym, że cel niniejszej dyrektywy, mianowicie rozwój kolei wspólnotowych, nie może zostać osiągnięty w wystarczający sposób przez państwa członkowskie, biorąc pod uwagę potrzebę zapewnienia sprawiedliwych i niedyskryminacyjnych warunków dostępu do infrastruktury oraz potrzebę uwzględnienia niezaprzeczalnie międzynarodowego wymiaru eksploatacji istotnych odcinków sieci kolejowych, a także potrzebę skoordynowanego działania ponadnarodowego, a cel ten może zostać osiągnięty w lepszy sposób na poziomie wspólnotowym, Wspólnota może przyjąć środki zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 Traktatu. Zgodnie z zasadą proporcjonalności, określoną w tym artykule, niniejsza dyrektywa nie wykracza poza to, co jest niezbędne do osiągnięcia tego celu.
- (20) Zgodnie z pkt 34 Porozumienia międzyinstytucjonalnego w sprawie lepszego stanowienia prawa⁽¹⁾, zachęca się Państwa Członkowskie do sporządzania, dla ich własnych celów i w interesie Wspólnoty, własnych tabel, które w możliwie najszerszym zakresie odzwierciedlają korelacje pomiędzy niniejszą dyrektywą a środkami transpozycji, oraz do podawania ich do wiadomości publicznej.
- (21) Należy zatem odpowiednio zmienić dyrektywy 91/440/EWG oraz 2001/14/WE,
- 1) w art. 2 dodaje się ust. 4 w brzmieniu:
- „4. Państwa członkowskie mogą wyłączyć z zakresu stosowania niniejszej dyrektywy wszelkie tranzytowe usługi kolejowe prowadzone przez terytorium Wspólnoty i których świadczenie zaczyna i kończy się poza terytorium Wspólnoty.”;
- 2) w art. 3 skreśla się tiret czwarte;
- 3) w art. 3 po tiret piątym dodaje się tiret w brzmieniu:
- „— »międzynarodowe usługi pasażerskie« oznaczają usługi pasażerskie, podczas świadczenia których pociąg przekracza co najmniej jedną granicę państwa członkowskiego i którego głównym celem jest przewóz podróżnych pomiędzy stacjami znajdującymi się w różnych państwach członkowskich; pociąg może być łączony lub dzielony, a jego różne części mogą mieć inne stacje początkowe i docelowe, pod warunkiem że wszystkie wagony przejeżdżają przez co najmniej jedną granicę”;
- 4) w art. 3 po tiret szóstym dodaje się tiret w brzmieniu:
- „— »tranzyt« oznacza przejazd przez terytorium Wspólnoty, bez ładowania lub wyładowywania towarów, lub bez zapewniania podróżnym możliwości wsiadania lub wysiadania, na tym terytorium”;
- 5) w art. 5 ust. 3 skreśla się tiret pierwsze;
- 6) w art. 8 ust. 1 skreśla się wyrazy: „i grupy międzynarodowe”;
- 7) w art. 10 skreśla się ust. 1;
- 8) w art. 10 dodaje się ust. 3a-3f w brzmieniu:
- „3a. Do dnia 1 stycznia 2010 r. przedsiębiorstwom kolejowym objętym zakresem art. 2 przyznane zostaje prawo dostępu do infrastruktury we wszystkich państwach członkowskich do celów świadczenia międzynarodowych usług pasażerskich. Wykonując usługę międzynarodowego transportu pasażerskiego przedsiębiorstwa kolejowe mają prawo do zapewniania podróżnym możliwości wsiadania na każdej stacji znajdującej się na trasie międzynarodowej i wysiadania na innej takiej stacji, w tym na stacjach znajdujących się w tym samym państwie członkowskim.

Prawo dostępu do infrastruktury państw członkowskich, w których międzynarodowe kolejowe przewozy pasażerskie stanowią ponad połowę obrotu w ruchu pasażerskim przedsiębiorstw kolejowych tego państwa członkowskiego, jest przyznawane do dnia 1 stycznia 2012 r..

PRZYJMUJĄ NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

Artykuł 1

W dyrektywie 91/440/EWG wprowadza się następujące zmiany:

⁽¹⁾ Dz.U. C 321 z 31.12.2003, str. 1.

Właściwy organ kontrolny lub właściwe organy kontrolne, o których mowa w art. 30 dyrektywy 2001/14/WE, określają — na wniosek odpowiednich właściwych organów lub zainteresowanych przedsiębiorstw kolejowych —, czy głównym celem usługi jest przewóz podróżnych między stacjami znajdującymi się w różnych państwach członkowskich.

3b. Państwa członkowskie mogą ograniczyć prawo dostępu, o którym mowa w ust. 3a, w połączeniach pomiędzy stacją początkową a stacją docelową, które są objęte co najmniej jednym publicznym zamówieniem na usługi zgodnym z obowiązującym prawem wspólnotowym. Ograniczenie takie nie musi skutkować ograniczeniem prawa do zapewniania podróży możliwości wsiadania na stacji znajdującej się na trasie międzynarodowej i wysiadania na innej takiej stacji, w tym na stacjach znajdujących się w tym samym państwie członkowskim, z wyjątkiem przypadków, gdy korzystanie z tego prawa zagrażałoby równowadze ekonomicznej publicznego zamówienia na usługi.

To, czy równowaga ekonomiczna byłaby zagrożona, określane jest przez właściwy organ kontrolny lub właściwe organy kontrolne, o których mowa w art. 30 dyrektywy 2001/14/WE, na podstawie obiektywnej analizy ekonomicznej i wcześniej ustalonych kryteriów, na wniosek:

- właściwego organu lub właściwych organów, które udzieliły publicznego zamówienia na usługi,
- każdego innego zainteresowanego właściwego organu mającego prawo ograniczania dostępu na mocy niniejszego artykułu,
- zarządcy infrastruktury; lub
- przedsiębiorstwa kolejowego realizującego publiczne zamówienie na usługę.

Właściwe organy i przedsiębiorstwa kolejowe świadczące usługi publiczne przekazują właściwemu organowi kontrolnemu lub właściwemu organom kontrolnym informacje wymagane — w stopniu uzasadnionym — do podjęcia decyzji. Organ kontrolny analizuje otrzymane informacje, konsultując w razie potrzeby wszystkie odpowiednie strony, oraz przekazuje odpowiednim stronom swoją decyzję wraz z uzasadnieniem — w rozsądnym, wcześniej ustalonym terminie, ale w każdym razie nie później niż w terminie dwóch miesięcy od otrzymania wszystkich odpowiednich informacji. Organ kontrolny uzasadnia swoją decyzję oraz określa termin i warunki, zgodnie z którymi:

- stosowny właściwy organ lub stosowne właściwe organy,
- zarządca infrastruktury,
- przedsiębiorstwo kolejowe realizujące zamówienie publiczne na usługę, lub
- przedsiębiorstwo kolejowe wnioskujące o uzyskanie dostępu,

mogą wystąpić z wnioskiem o ponowne rozpatrzenie decyzji.

3c. Państwa członkowskie mogą także ograniczyć prawo do zapewniania podróży możliwości wsiadania i wysiadania na stacjach znajdujących się w tym samym państwie na trasie międzynarodowego połączenia pasażerskiego, tam gdzie prawo wyłączne przewozu osób między tymi stacjami zostało przyznane na mocy umowy koncesyjnej zawartej przed ... przy zastosowaniu jasnej proce-

dury przetargowej i zgodnie z odpowiednimi zasadami prawa wspólnotowego. Ograniczenie to może być stosowane przez cały pierwotny okres trwania zamówienia lub przez 15 lat, w zależności od tego, który z tych okresów jest krótszy.

3d. Przepisy niniejszej dyrektywy nie nakładają na państwa członkowskie obowiązku przyznania przed dniem 1 stycznia 2010 r. prawa dostępu, o którym mowa w ust. 3a, przedsiębiorstwom kolejowym oraz ich bezpośrednio lub pośrednio kontrolowanym podmiotom zależnym, posiadającym koncesję w państwie członkowskim, w którym nie są przyznane prawa dostępu o podobnym charakterze.

3e. Państwa członkowskie przyjmują niezbędne środki gwarantujące, że od decyzji, o których mowa w ust. 3b, 3c i 3d, służy odwołanie do sądu.

3f. Bez uszczerbku dla ust. 3b, państwa członkowskie mogą, na warunkach określonych w niniejszym artykule, upoważniać odpowiednie organy do pobierania od wszystkich kolejowych usług pasażerskich realizowanych na ich terytorium opłaty w celu przyczynienia się do finansowania rekompensat związanych z obowiązkiem świadczenia usług publicznych w ramach publicznych zamówień na usługi udzielonych zgodnie z prawem wspólnotowym.

Zgodnie z prawem wspólnotowym wysokość rekompensaty, o której mowa w akapicie pierwszym, nie może przekraczać poziomu pozwalającego pokryć, w całości lub w części, kosztu poniesionego w związku z realizacją obowiązków świadczenia usług publicznych przy uwzględnieniu odpowiednich przychodów i rozsądnego zysku z tytułu wypełniania tych zobowiązań.

Wspomniana opłata jest pobierana zgodnie z prawem wspólnotowym, a zwłaszcza zgodnie z zasadami sprawiedliwości, przejrzystości, braku dyskryminacji oraz proporcjonalności w szczególności pomiędzy ceną usługi a wysokością opłaty. Obowiązek uczestnictwa w finansowaniu rekompensat związanych z obowiązkiem świadczenia usług publicznych nie może zagrażać rentowności międzynarodowej usługi pasażerskiej.

Odpowiednie organy przechowują niezbędne informacje pozwalające na przesłedenie pochodzenia i przeznaczenia opłat. Informacje o tym państwa członkowskie przekazują Komisji.”;

9) art. 10 ust. 8 otrzymuje brzmienie:

„8. Do dnia 1 stycznia 2009 r. Komisja przedkłada Parlamentowi Europejskiemu, Radzie, Europejskiemu Komitetowi Ekonomiczno-Społecznemu i Komitetowi Regionów sprawozdanie z wykonania niniejszej dyrektywy.

Sprawozdanie to dotyczy:

- wykonania niniejszej dyrektywy w państwach członkowskich oraz skutecznej pracy różnych organów zaangażowanych w jej wykonanie,

— rozwoju rynku, w szczególności tendencji w ruchu międzynarodowym, działań i udziału w rynku wszystkich jego uczestników, w tym nowych podmiotów, które otrzymały dostęp do danych linii.”;

10) w art. 10 dodaje się ust. 9 w brzmieniu:

„9. Do dnia 31 grudnia 2012 r. Komisja przedstawia Parlamentowi Europejskiemu, Radzie, Europejskiemu Komitetowi Ekonomiczno-Społecznemu i Komitetowi Regionów sprawozdanie z wykonania przepisów ust. 3.”;

11) w art. 15 dodaje się akapit w brzmieniu:

„Obowiązki w zakresie transpozycji i wdrażania niniejszej dyrektywy nie mają zastosowania do Cypru i Malty, tak długo jak na ich terytorium nie powstanie system kolei.”.

Artykuł 2

W dyrektywie 2001/14/WE wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 1 ust. 3 dodaje się lit. e) w brzmieniu:

„e) działania transportowe w formie tranzytowych usług kolejowych prowadzonych przez terytorium Wspólnoty.”;

2) w art. 2 dodaje się lit. n) w brzmieniu:

„n) »tranzyt« oznacza przejazd przez terytorium Wspólnoty, bez ładowania lub wyładowywania towarów, lub bez oferowania podróżnym możliwości wsiadania lub wysiadania na tym terytorium.”;

3) w art. 13 dodaje się ust. 4 w brzmieniu:

„4. Jeżeli wnioskodawca zamierza wystąpić z wnioskiem o przyznanie zdolności przepustowej w celu świadczenia międzynarodowych usług pasażerskich, zdefiniowanych w art. 3 dyrektywy 91/440/EWG, informuje o tym zarządców infrastruktury i odpowiednie organy kontrolne. Aby umożliwić określenie celu świadczenia usługi międzynarodowej polegającej na przewozie osób między stacjami znajdującymi się w różnych państwach członkowskich oraz potencjalnego wpływu ekonomicznego na już realizowane publiczne zamówienia na usługi, organy kontrolne zapewniają, aby każdy właściwy organ, który udzielił publicznego zamówienia na kolejową usługę pasażerską określoną w takim zamówieniu, każdy inny zainteresowany właściwy organ mający prawo ograniczania dostępu na mocy art. 10 ust. 3b dyrektywy 91/440/EWG oraz każde przedsiębiorstwo kolejowe realizujące publiczne zamówienie na usługi na trasie tej międzynarodowej usługi pasażerskiej zostały odpowiednio poinformowane.”;

4) art. 17 ust. 5 otrzymuje brzmienie:

„5. Umowy ramowe obejmują w zasadzie okres pięciu lat i podlegają przedłużeniu na okresy równe pierwotnemu okresowi ich obowiązywania. W określonych przypadkach zarządca infrastruktury może zgodzić się na krótszy lub

dłuższy okres. Okresy dłuższe niż pięć lat muszą być uzasadnione istnieniem umów handlowych, specjalnych inwestycji lub ryzyka.

5a. W przypadku usług świadczonych z wykorzystaniem infrastruktury specjalistycznej, o których mowa w art. 24 i które wymagają znaczących i długoterminowych inwestycji należycie uzasadnionych przez wnioskodawcę, umowy ramowe mogą być zawierane na okres 15 lat. Jakikolwiek okres dłuższy niż 15 lat jest dopuszczalny jedynie w wyjątkowych przypadkach, zwłaszcza gdy realizowane są długoterminowe inwestycje na dużą skalę i szczególnie gdy inwestycje takie objęte są zobowiązaniami umownymi, w tym wieloletnim planem amortyzacji.

Wymogi wnioskodawcy mogą w tym przypadku stwarzać konieczność precyzyjnego zdefiniowania charakterystyki zdolności przepustowej, w tym częstotliwości usług, natężenia ruchu i jakości tras kolejowych, które mają zostać dostarczone wnioskodawcy na czas obowiązywania umowy ramowej. Zarządca infrastruktury może zmniejszyć zarezerwowaną przepustowość, jeżeli przez co najmniej jeden miesiąc jej wykorzystanie było niższe od progowej wielkości przydziału, o której mowa w art. 27.

Począwszy od dnia 1 stycznia 2010 r. wstępna umowa ramowa może być sporządzana na okres 5 lat z możliwością jej jednokrotnego przedłużenia, na podstawie parametrów przepustowości stosowanych przez wnioskodawców realizujących usługi przed dniem 1 stycznia 2010 r., z uwagi na specjalistyczne inwestycje lub istniejące umowy handlowe. Organ kontrolny, o którym mowa w art. 30, jest odpowiedzialny za wyrażenie zgody na wejście w życie takiej umowy.”;

5) w art. 30 ust. 1 przed ostatnim zdaniem dodaje się zdanie w brzmieniu:

„Ponadto organ ten zachowuje funkcjonalną niezależność od wszelkich właściwych organów uczestniczących w udzielaniu publicznych zamówień na usługi.”;

6) w art. 38 dodaje się akapit w brzmieniu:

„Obowiązki w zakresie transpozycji i wprowadzenia w życie niniejszej dyrektywy nie mają zastosowania do Cypru i Malty, tak długo jak na ich terytorium nie powstanie system kolei.”.

Artykuł 3

1. Państwa członkowskie wprowadzają w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy przed ... (*). Teksty tych przepisów niezwłocznie przekazują Komisji .

Przepisy przyjęte przez państwa członkowskie zawierają odniesienie do niniejszej dyrektywy lub odniesienie takie towarzyszy ich urzędowej publikacji. Metody dokonywania takiego odniesienia są określane przez państwa członkowskie.

(*) 18 miesięcy po wejściu w życie niniejszej dyrektywy.

2. Państwa członkowskie przekazują Komisji teksty głównych przepisów prawa krajowego przyjętych w dziedzinie objętej niniejszą dyrektywą.

Artykuł 5

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do państw członkowskich.

3. Przepisy art. 1 pkt 2, 5, 6 i 7 stosuje się z dniem 1 stycznia 2010 r.

Sporządzono w Brukseli, ...

Artykuł 4

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

W imieniu Parlamentu Europejskiego

W imieniu Rady

...

...

Przewodniczący

Przewodniczący

UZASADNIENIE RADY

I. WPROWADZENIE

W dniu 3 marca 2004 r. Komisja przedstawiła wniosek dotyczący dyrektywy zmieniającej dyrektywę 91/440/EWG w sprawie rozwoju kolei wspólnotowych (tzw. „wniosek w sprawie dostępu do rynku kolejowego”); jest to jeden z czterech wniosków składających się na trzeci pakiet kolejowy ⁽¹⁾.

W dniu 28 września 2005 r. Parlament Europejski w pierwszym czytaniu zatwierdził swoją opinię.

W dniu 24 lipca 2006 r. Rada przyjęła wspólne stanowisko zgodnie z art. 251 traktatu.

W swoich pracach Rada uwzględniła opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego ⁽²⁾ oraz Komitetu Regionów ⁽³⁾.

II. ANALIZA WSPÓLNEGO STANOWISKA

1. Kwestie ogólne

Rozmowy dotyczące otwarcia rynku międzynarodowych kolejowych usług pasażerskich toczyły się w kontekście kierunków polityki wyznaczonych przez białą księgę Komisji w sprawie europejskiej polityki transportowej do roku 2010 ⁽⁴⁾ oraz przez pierwszy i drugi pakiet kolejowy. W białej księdze Komisja oznajmiła swój zamiar dalszego tworzenia wewnętrznego rynku usług kolejowych, proponując, między innymi, otwarcie rynku międzynarodowych usług pasażerskich. Pierwszy i drugi pakiet kolejowy zawierają szczegółowe przepisy dotyczące dostępu do infrastruktury, interoperacyjności oraz bezpieczeństwa transportu kolejowego na szczeblu krajowym i europejskim, tym samym stanowiąc ramy prawne niezbędne do otwarcia rynku przewozów towarowych i międzynarodowego transportu pasażerskiego.

Na posiedzeniu w dniu 5 grudnia 2005 r. Rada osiągnęła porozumienie polityczne w sprawie trzech spośród czterech wniosków legislacyjnych składających się na trzeci pakiet kolejowy: wniosku w sprawie dostępu do rynku kolejowego, stanowiącego przedmiot niniejszego dokumentu, a także wniosku w sprawie praw i obowiązków pasażerów oraz wniosku w sprawie drużyn pociągowych; osiągnięte porozumienie utorowało drogę do przyjęcia trzech wspólnych stanowisk.

Debata na temat wniosku w sprawie dostępu do rynku kolejowego prowadzona na forum Rady skoncentrowała się na powiązaniach między omawianym wnioskiem a zmienionym wnioskiem dotyczącym usług publicznych w zakresie transportu pasażerskiego, kolejowego i drogowego (tzw. „wniosek w sprawie zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych”) ⁽⁵⁾. W związku z powyższym na posiedzeniu Rady w dniu 5 grudnia 2005 r. osiągnięcie porozumienia politycznego w odniesieniu do wniosku w sprawie dostępu do rynku kolejowego było możliwe tylko dzięki zajęciu się kwestią powiązań między obydwoma wnioskami oraz dzięki przedstawieniu wskazówek dotyczących kilku elementów wniosku w sprawie zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych; wskazówki te zamieszczone są w złożonym przez Radę i Komisję oświadczeniu do protokołu (patrz załącznik I).

⁽¹⁾ Trzy pozostałe wnioski legislacyjne to:

- Rozporządzenie dotyczące praw i obowiązków pasażerów w kolejowym ruchu międzynarodowym (dok. 7149/04 TRANS 109 CODEC 337);
- Rozporządzenie w sprawie wymagań dotyczących jakości usług towarowego transportu kolejowego (dok. 7150/04 TRANS 110 CODEC 338);
- Dyrektywa w sprawie przyznawania uprawnień drużynom pociągowym prowadzącym lokomotywy i pociągi w obrębie systemu kolejowego Wspólnoty (dok. 7148/04 TRANS 108 CODEC 336).

⁽²⁾ Dz.U. C 221 z 9.9.2005, str. 56.

⁽³⁾ Dz.U. C 71 z 22.3.2005, str. 26.

⁽⁴⁾ dok. 11932/01 TRANS 131 AVIATION 70 MAR 76.

⁽⁵⁾ dok. 11508/05 TRANS 155 CODEC 657.

2. Główne kwestie dotyczące kierunków polityki

2.1 Otwarcie rynku międzynarodowych kolejowych usług pasażerskich

Dzięki wprowadzeniu konkurencji otwarcie rynku może przyczynić się do zwiększenia efektywności i atrakcyjności usług kolejowych w Europie. Zgoda na przyznanie przedsiębiorstwom kolejowym przed 1 stycznia 2010 r. prawa dostępu do infrastruktury wszystkich państw członkowskich w celu świadczenia międzynarodowych usług pasażerskich oznacza, że Rada realizuje uzgodnienia poczynione w ramach kompromisu wypracowanego wspólnie z Parlamentem przy zastosowaniu procedury pojednawczej w odniesieniu do drugiego pakietu kolejowego⁽¹⁾. Otwarcie rynku międzynarodowych kolejowych usług pasażerskich przed 2010 rokiem umożliwiłoby podmiotom gospodarczym właściwe przygotowanie się do nowych warunków. Zbiegłoby się ono również z podwojeniem liczby transeuropejskich linii kolejowych dużych prędkości oraz dalszym rozwojem połączeń między nimi, jak również ze skonsolidowaniem ram prawnych ustanowionych przez pierwszy i drugi pakiet kolejowy.

Otwarcie rynku usług międzynarodowych obejmujących kabotaż będzie miało duży wpływ na te spośród państw członkowskich, w których transport międzynarodowy stanowi znaczną część wszystkich kolejowych usług pasażerskich. W związku z tym Rada chce pozostawić tym państwom członkowskim więcej czasu na przygotowanie się do otwarcia rynku — w państwach tych prawo dostępu mogłoby zostać przyznane najpóźniej do 1 stycznia 2012 roku.

Wobec powyższego Rada nie zgadza się z opinią Parlamentu, zgodnie z którą otwarcie rynku międzynarodowych kolejowych usług pasażerskich powinno nastąpić przed rokiem 2008, a wszystkich pozostałych rodzajów kolejowych usług pasażerskich — przed rokiem 2012 (poprawki 2, 8 i 9 w zakresie, w jakim dotyczą one terminów otwarcia rynku kolejowych usług pasażerskich; poprawki 6 i 12 dotyczące przygotowywania przez Komisję sprawozdań z oceny otwarcia rynków krajowych i międzynarodowych kolejowych usług pasażerskich).

2.2 Prawo oferowania podróży możliwości wsiadania i wysiadania w tym samym państwie członkowskim

Rada, podobnie jak Parlament Europejski, zgadza się z propozycją Komisji, zgodnie z którą w ramach międzynarodowych kolejowych usług pasażerskich dozwolone byłoby oferowanie podróży możliwości wsiadania i wysiadania na stacjach znajdujących się w tym samym państwie członkowskim. Rada uważa, że tak zwany transport kabotażowy jest niezbędny w celu zapewnienia rzeczywistego funkcjonowania rynku usług międzynarodowych.

Niemniej jednak Rada chce uniknąć sytuacji, w której prawo dostępu do międzynarodowych kolejowych usług pasażerskich obejmujących kabotaż prowadziło do otwarcia rynku krajowych kolejowych usług pasażerskich. Zatem we wspólnym stanowisku przewidziano możliwość przyznawania prawa dostępu tylko w odniesieniu do tych usług międzynarodowych, których „głównym celem” jest przewóz pasażerów między stacjami znajdującymi się w różnych państwach członkowskich. We wspólnym stanowisku została przewidziana procedura pozwalająca na określenie celu usługi międzynarodowej, w związku z którą złożono wniosek o dostęp.

2.3 Ochrona usług transportu publicznego

Zasadniczo wspólne stanowisko dotyczące wniosku w sprawie dostępu do rynku kolejowego stanowi odzwierciedlenie dokonanego przez Radę wyważenia dwóch kwestii: z jednej strony otwarcia rynku, z drugiej natomiast — ochrony usług transportu publicznego. Równowaga ta została zapewniona dzięki dodaniu przez Radę do wniosku Komisji następujących trzech elementów: procedury służącej określeniu, czy otwarcie rynku międzynarodowych kolejowych usług pasażerskich stanowi zagrożenie dla usług transportu publicznego; bliższego wyjaśnienia sposobów przyznawania prawa dostępu; oraz przepisu, zgodnie z którym państwa członkowskie będą mogły nakładać opłaty za międzynarodowe kolejowe usługi pasażerskie. Kwestia zachowania równowagi między otwarciem rynku a ochroną usług publicznych została również poruszona w oświadczeniu Rady i Komisji do protokołu z posiedzenia Rady, które odbyło się 5 grudnia 2005 r. (zob. załącznik I).

⁽¹⁾ Kompromis ten znajduje odbicie w motywie 4. dyrektywy 2004/51 i zakłada, że „W odniesieniu do otwarcia rynku dla międzynarodowych usług transportu pasażerskiego, data 2010 rok zaproponowana przez Komisję ma zostać rozważona jako cel pozwalający wszystkim operatorom na przygotowanie się we właściwy sposób.”

2.3.1 Procedura

W celu wyjaśnienia, kiedy można ograniczać prawo dostępu, we wspólnym stanowisku przewidziano procedurę służącą określeniu, czy międzynarodowe kolejowe usługi pasażerskie mogłyby prowadzić do naruszenia równowagi ekonomicznej usług transportu publicznego. Istotny element tej procedury dotyczy przeprowadzenia przez organ kontrolny obiektywnej ekonomicznej analizy wpływu międzynarodowych kolejowych usług pasażerskich na usługi transportu publicznego. Rozwiązanie to Rada przyjęła na podstawie poprawki nr 10 Parlamentu Europejskiego.

2.3.2 Sposoby ograniczania prawa dostępu

W celu zwiększenia elastyczności przy podejmowaniu decyzji w sprawie przyznania prawa dostępu we wspólnym stanowisku wyraźnie podkreślono, że — po wcześniejszym stwierdzeniu, iż równowaga ekonomiczna usług transportu publicznego zostanie naruszona — istnieje kilka sposobów ograniczania prawa dostępu do międzynarodowych kolejowych usług pasażerskich. Zgodnie z zasadami równości i niedyskryminacji Rada podkreśla, że państwa członkowskie mogą przyznać lub zmienić prawo dostępu, a także odmówić takiego prawa, w tym również poprzez nałożenie opłaty na podmiot gospodarczy świadczący nową międzynarodową usługę pasażerską. Dzięki możliwości wspierania usług transportu publicznego poprzez nakładanie opłat za międzynarodowe kolejowe usługi pasażerskie, państwa członkowskie zyskują większe pole manewru pozwalające na otwarcia rynku przy jednoczesnym zapewnieniu ochrony usług publicznych.

2.3.3 Wyrównanie

W niektórych państwach członkowskich kolejowe usługi pasażerskie przynoszące zyski biorą udział — poprzez nakładane na nie opłaty — w finansowaniu nierentownych usług transportu publicznego. Rada pragnie wyjaśnić, że takie opłaty mogą również być pobierane od przedsiębiorstw kolejowych, którym przyznano prawo dostępu. Taki obowiązek udziału w finansowaniu usług publicznych ograniczony jest do terytorium państwa członkowskiego, w którym pobierana jest opłata. Ponadto opłata ta nie powinna zagrażać ekonomicznej opłacalności międzynarodowych usług pasażerskich. We wspólnym stanowisku przewidziano również, że jeżeli państwo członkowskie postanowi nakładać takie opłaty, to jest ono zobowiązane dostarczyć Komisji niezbędne informacje. W odniesieniu do kwestii wyrównania Portugalia złożyła oświadczenie na posiedzeniu Rady ds. Transportu, Telekomunikacji i Energii, które odbyło się w grudniu 2005 roku (załącznik II).

2.4 Umowy ramowe

Rada, podobnie jak Parlament, uważa za konieczne uzupełnienie otwarcia rynku międzynarodowych kolejowych usług pasażerskich ustaleniami mającymi zapewnić bardziej stabilne i przewidywalne warunki inwestowania w infrastrukturę przeznaczoną dla tych usług, w tym zwłaszcza dla usług świadczonych z wykorzystaniem infrastruktury specjalistycznej. W związku z tym, wzorując się na poprawkach Parlamentu nr 5, 7 i 13, Rada proponuje zmianę przepisów w związku z umowami ramowymi, o których mowa w dyrektywie 2001/14/WE⁽¹⁾. Podczas gdy Parlament proponuje wprowadzenie możliwości zastosowania do usług świadczonych z wykorzystaniem infrastruktury specjalistycznej, która wymaga dużych i długoterminowych inwestycji, umów ramowych o czasie trwania 10 lat, Rada jest zdania, że stosowniejszym okresem byłby okres lat 15.

2.5 Klauzula wzajemności

Podobnie jak Parlament w poprawkach 3 i 11, Rada opowiada się za włączeniem do wniosku w sprawie dostępu do rynku kolejowego przepisu przewidującego, że państwa członkowskie, które otworzyły swój rynek międzynarodowych kolejowych usług pasażerskich, mogą wstrzymać prawo dostępu dla przedsiębiorstw posiadających licencję wydaną w państwie członkowskim, w którym podobne prawa dostępu nie są udzielane.

⁽¹⁾ Dyrektywa 2001/14/WE 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).

2.6 Inne istotne kwestie

2.6.1 Tranzyt

We wspólnym stanowisku Rada wyjaśnia, że celem wniosku w sprawie dostępu do rynku kolejowego jest otwarcie rynku międzynarodowych kolejowych usług pasażerskich w obrębie Wspólnoty; zakres zastosowania wniosku nie obejmuje natomiast tych usług przewozu towarów i osób, których świadczenie rozpoczyna i kończy się w krajach trzecich, i które prowadzone są tranzytem przez terytorium Wspólnoty. Litwa złożyła do protokołu oświadczenie w sprawie tranzytu (zob. załącznik III).

2.6.2 System oparty na koncesjach

Komisja oparła swój wniosek na zasadzie konkurencji w zakresie dostępu do infrastruktury kolejowej. Rada zgadza się z tą zasadą, ale stwierdza, że możliwe jest przyjęcie także innych zasad dotyczących wprowadzenia konkurencji, które, co więcej, są już stosowane w praktyce. Mając to na uwadze Rada opowiada się za zezwoleniem państwom członkowskim na wprowadzenie okresu przejściowego; nie powinny one mieć obowiązku zapewniania w pełni otwartego dostępu do międzynarodowych kolejowych usług pasażerskich w przypadkach, w których prawo do eksploatacji niektórych linii kolejowych pozwoliło już w wystarczający sposób sprawdzić wartość rynkową świadczenia tych usług zgodnie z zasadą konkurencji w zakresie prowadzenia ruchu kolejowego.

2.6.3 Zwolnienie Malty/Cypru z obowiązku wdrażania dyrektywy

Uwzględniając fakt, że Malta i Cypr nie posiadają systemu kolejowego oraz że możliwość stworzenia takiego systemu wydaje się bardzo ograniczona, Rada zwalnia te dwa państwa członkowskie z obowiązku wdrażania dyrektywy w sprawie dostępu do rynku kolejowego.

3. Poprawki Parlamentu Europejskiego

Stanowisko Rady w odniesieniu do poprawek 2, 3, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12 i 13 zostało omówione powyżej, w części dotyczącej głównych kwestii.

Ponadto Rada przyjęła poprawkę 2 w zakresie, w jakim dotyczy ona odniesienia do dyrektywy 2004/49, poprawkę 4 w zakresie, w jakim dotyczy ona pierwszego wniosku Komisji z lipca 2004 roku w sprawie zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych oraz poprawkę 7 w całości.

Rada nie przyjęła poprawki 4 w zakresie, w jakim dotyczy ona przyjęcia wspólnego stanowiska dotyczącego wniosku w sprawie zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych ani poprawki 6 w zakresie, w jakim dotyczy ona obowiązku przedstawienia przez Komisję oceny skutków otwarcia sieci dla krajowych usług pasażerskich do roku 2005 r.

III. WNIOSKI

Po dokładnym przeanalizowaniu opinii Parlamentu Rada wypracowała wspólne stanowisko odzwierciedlające równowagę między dwoma kwestiami: z jednej strony otwarciem rynku międzynarodowych kolejowych usług pasażerskich, z drugiej natomiast — ochroną usług transportu publicznego. Określając tę równowagę, Rada uwzględniła kilku ważnych poprawek zgłoszonych przez Parlament. Chociaż Rada nie mogła w pełni przyjąć podejścia Parlamentu w kwestii terminów przyznawania prawa dostępu, we wspólnym stanowisku ustalono harmonogram, który pozwoliłby zarówno podmiotom gospodarczym, jak i organom władzy przygotować się we właściwy sposób do otwarcia rynku kolejowych usług pasażerskich.

ZAŁĄCZNIK I

OŚWIADCZENIE RADY I KOMISJI DO WŁĄCZENIA DO PROTOKOŁU RADY

Osiągając porozumienie polityczne w sprawie wspólnego stanowiska dotyczącego dyrektywy zmieniającej dyrektywę Rady 91/440/EWG w sprawie rozwoju kolei wspólnotowych, Rada przyjmuje również następujące punkty.

1. Otwarcie rynku kolejowego we Wspólnocie może zostać osiągnięte jedynie krok po kroku i zgodnie z popytem na usługi publiczne.
2. Oznacza to, że w przypadku przewozu pasażerów otwarcie rynku przy pomocy istniejących wniosków legislacyjnych dotyczy jedynie międzynarodowych kolejowych usług pasażerskich, w tym kabotażu, nie zaś krajowych usług pasażerskich.
3. Przyszłe rozporządzenie w sprawie publicznego przewozu kolejowego i drogowego pasażerów, którego głównym celem jest ustanowienie ram prawnych na rzecz rekompensaty w zakresie kontraktów na usługi publiczne, zamiast otwarcia rynku usług transportu kolejowego, powinno umożliwić bezpośrednio przyznawanie kontraktów na usługi publiczne w dziedzinie transportu kolejowego; tego rodzaju bezpośrednio przyznawanie kontraktów nie powinno wymagać dalszego otwarcia rynku kolejowych usług pasażerskich wykraczającego poza ustalenia zawarte w dyrektywie zmieniającej dyrektywę 91/440.
4. Analogicznie, umożliwienie władzom publicznym zapewnienia funkcjonowania zintegrowanych sieci kolejowych stanowi istotną kwestię w opinii Rady, która zauważa, że może to wymagać zapewnienia przez rozporządzenie w sprawie zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych (rozporządzenie PSO) bezpośredniego przyznawania kontraktów na takie sieci.
5. Konieczne będzie zapewnienie spójności pomiędzy dyrektywą zmieniającą dyrektywę 91/440 i rozporządzeniem PSO w ramach przyszłych dyskusji nad rozporządzeniem w celu zapewnienia większej jasności przepisów prawnych.
6. Kwestie, które trzeba będzie wyjaśnić w trakcie wypracowywania porozumienia w sprawie rozporządzenia PSO w szczególności obejmują:
 - definicję dalekobieżnego, miejskiego i regionalnego transportu kolejowego zgodnie z zasadą pomocniczości ze względu na szczególne okoliczności w przypadku różnych właściwych organów
 - określanie odpowiedzialności za finansowanie kontraktów na międzynarodowe usługi publiczne;
 - skalę inwestycji przy obliczaniu długości kontraktów na usługi publiczne.
7. Rada zobowiązuje się do podjęcia wysiłków w celu znalezienia politycznego porozumienia w sprawie rozporządzenia PSO możliwie jak najszybciej w 2006 r. W nadchodzących sześciu miesiącach należy osiągnąć znaczny postęp, a szczególną uwagę należy zwrócić na ogólne zasady przejrzystości, pomocniczości i jasności przepisów prawnych.

ZAŁĄCZNIK II

OŚWIADCZENIE REPUBLIKI PORTUGALSKIEJ

Portugalia podtrzymuje swe poparcie dla celu liberalizacji transportu kolejowego i w związku z tym głosuje za przyjęciem dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającej dyrektywę 91/440/EWG w sprawie rozwoju kolei wspólnotowych.

Niemniej jednak wyraża żal w związku z przyjęciem nowego artykułu 1 ust. 8 pkt 3f, zgodnie z którym państwa członkowskie mogą nakładać nowe opłaty na międzynarodowe kolejowe usługi pasażerskie w celu częściowego finansowania z tych opłat kontraktów na usługi publiczne.

Takie rozwiązanie legislacyjne stanie na przeszkodzie prawidłowemu rozwojowi rynku europejskiego i utrudni pasażerom z peryferyjnych państw członkowskich dostęp do pozostałych regionów Europy. Ponadto jest ono sprzeczne ze wspieraniem zmian rodzajów transportu, które stanowią jedno z głównych założeń polityki wspólnotowej w tym sektorze.

Portugalia wyraża nadzieję, że na następnym etapie procedury współdecyzji możliwa będzie zmiana tego przepisu w celu ograniczenia negatywnych skutków, jakie mógłby on wyrzucić na liberalizację międzynarodowego transportu pasażerskiego.

ZAŁĄCZNIK III

DEKLARACJA LITWY DO WŁĄCZENIA DO PROTOKOŁU RADY

„Litwa rozumie, że przepisy zawarte w dok. 14737/05 ADD 1 w art. 1 ust. 0 i 2a oraz w art. 1a ust. 0a i 0aa są w pełni zgodne z rozporządzeniem Rady nr 693/2003 z 14 kwietnia 2003 r. ustanawiającym uproszczony kolejowy dokument tranzytowy”.
