

Środa, 26 lutego 2014 r.

P7\_TA(2014)0147

**Jednolity europejski obszar kolejowy \*\*\*I**

**Rezolucja ustawodawcza Parlamentu Europejskiego z dnia 26 lutego 2014 r. 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)

(2017/C 285/52)

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.

**P7\_TC1-COD(2013)0029**

**Stanowisko Parlamentu Europejskiego przyjęte w pierwszym czytaniu w dniu 26 lutego 2014 r. w celu przyjęcia dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/.../UE zmieniającej dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego w odniesieniu do otwarcia rynku krajowych kolejowych przewozów pasażerskich oraz zarządzania infrastrukturą kolejową**

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 91,

<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.

Środa, 26 lutego 2014 r.

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

po przekazaniu projektu aktu ustawodawczego parlamentom narodowym,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego <sup>(1)</sup>,

uwzględniając opinię Komitetu Regionów <sup>(2)</sup>,

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą <sup>(3)</sup>,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (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. [Popr. 1]
- (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**. [Popr. 2]
- (2) Unijne rynki kolejowego transportu towarowego i międzynarodowych przewozów pasażerskich otwarto dla konkurencji w 2007 i 2010 r. odpowiednio dyrektywą 2004/51/WE <sup>(4)</sup> oraz dyrektywą 2007/58/WE <sup>(5)</sup>. Ponadto niektóre państwa członkowskie otwarły na konkurencję swoje rynki krajowych przewozów pasażerskich, wprowadzając prawa swobodnego dostępu, konkurencyjne przetargi na umowy o świadczenie usług publicznych, bądź oba te środki.
- (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**. [Popr. 3]
- (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. [Popr. 4]
- (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**. [Popr. 5]
- (3) Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE <sup>(6)</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 umożliwia 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**. [Popr. 6]

<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.

<sup>(3)</sup> Stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 26 lutego 2014 r.

<sup>(4)</sup> Dyrektywa 2004/51/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. zmieniająca dyrektywę Rady 91/440/EWG w sprawie rozwoju kolei wspólnotowych (Dz.U. L 164 z 30.4.2004, s. 164).

<sup>(5)</sup> Dyrektywa 2007/58/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. zmieniająca 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 (Dz.U. L 315 z 3.12.2007, s. 44).

<sup>(6)</sup> Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE z dnia 21 listopada 2012 r. w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego (Dz.U. L 343 z 14.12.2012, s. 32).

Środa, 26 lutego 2014 r.

- (3a) **Zakończenie procesu otwarcia unijnego rynku kolejowego jest kluczowe, aby kolej mogła stać się wiarygodną alternatywą dla pozostałych środków transportu pod względem ceny i jakości.** [Popr. 7]
- (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 opłacalnego** niedyskryminacyjnego dostępu do infrastruktury, w **tym infrastruktury sprzedażowej operatorów zasiedziałych**, w oparciu o istniejący wymóg oddzielenia zarządzania infrastrukturą od działalności przewozowej. [Popr. 8]
- (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.** [Popr. 9]
- (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.** [Popr. 10]
- (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, w tym zarządzania ruchem na sieci w sezonie zimowym, zarządca infrastruktury na poziomie kontroli ruchu powinien koordynować działania z przedsiębiorstwami kolejowymi bez uszczerbku dla swojej niezależności i odpowiedzialności za zarządzanie siecią oraz zgodnie z obowiązującymi zasadami.** [Popr. 117]
- (6) Państwa członkowskie powinny również dopilnować, aby wszystkimi funkcjami koniecznymi do zrównoważonego funkcjonowania, utrzymania i rozwoju infrastruktury kolejowej zarządzał w sposób spójny sam zarządca infrastruktury.
- (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.** [Popr. 12]
- (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.** [Popr. 13]
- (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. [Popr. 14]
- (8) W celu zapewnienia równego dostępu do infrastruktury ~~należy wyeliminować wszelkie konflikty~~ **struktury zintegrowane powinny być ukształtowane w taki sposób, aby nie prowadziły do jakichkolwiek konfliktów** interesów wynikające ze struktur zintegrowanych obejmujących zarządzanie ~~wynikających z zarządzania~~ **wynikających z zarządzania** infrastrukturą i ~~działalność transportową z jednej a działalność transportowej z drugiej strony.~~ Jedynym sposobem 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, **a także uzgodnienia dotyczące wynagrodzenia personelu i pozostałych świadczeń, mogące prowadzić do preferencyjnego traktowania w porównaniu z resztą konkurentów.** [Popr. 15]

Środa, 26 lutego 2014 r.

- (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 transportowi przedsiębiorstwa zintegrowanego. Decyzje dotyczące planowania prac w zakresie utrzymania mogą wpłynąć na dostępność tras pociągów dla konkurentów. [Popr. 16]
- (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.** [Popr. 17]
- (10) Obowiązujące wymogi dyrektywy 2012/34/UE dotyczą jedynie niezależności prawnej, organizacyjnej i decyzyjnej. Nie wyklucza to całkowicie możliwości utrzymywania przedsiębiorstwa zintegrowanego, o ile zapewnione są te trzy kategorie niezależności. W odniesieniu do niezależności decyzyjnej należy dopilnować, aby odpowiednie zabezpieczenia wykluczały wpływ przedsiębiorstwa zintegrowanego na podejmowanie decyzji przez zarządcę infrastruktury. Jednak nawet pełne stosowanie takich zabezpieczeń nie eliminuje w pełni wszystkich możliwości dyskryminacyjnego traktowania konkurentów, które istnieją w przypadku przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo. W szczególności w zintegrowanych strukturach nadal istnieje możliwość wewnętrznego subsydiowania, a przynajmniej organom regulacyjnym jest bardzo trudno weryfikować i egzekwować stosowanie zabezpieczeń wprowadzonych w celu zapobiegania takiemu subsydiowaniu. Najskuteczniejszym sposobem rozwiązania tego problemu jest rozdział instytucjonalny zarządzania infrastrukturą od działalności przewozowej.
- (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 przedsiębiorstwem kolejowym powinno wykluczać możliwość sprawowania kontroli nad zarządcą infrastruktury lub wykonywania jakichkolwiek praw względem niego. 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.~~ [Popr. 18]
- (12) Jeżeli państwa członkowskie zachowają zarządcę infrastruktury, który jest częścią przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo, powinny one co najmniej wprowadzić rygorystyczne zabezpieczenia w celu zapewnienia rzeczywistej niezależności całego zarządcy infrastruktury w stosunku do zintegrowanego przedsiębiorstwa. Zabezpieczenia te powinny dotyczyć nie tylko struktury organizacyjnej zarządcy infrastruktury w stosunku do przedsiębiorstwa zintegrowanego, ale także struktury zarządzania zarządcą infrastruktury oraz, na ile jest to możliwe w ramach zintegrowanej struktury, powinny zapobiegać transferom finansowym między zarządcą infrastruktury a pozostałymi podmiotami prawnymi wchodzącymi w skład przedsiębiorstwa zintegrowanego. Zabezpieczenia te nie tylko służą spełnieniu istniejących wymogów jeśli chodzi o niezależność decyzyjną w zakresie podstawowych funkcji na mocy dyrektywy 2012/34/UE, pod względem niezależności zarządzania zarządcą infrastruktury, ale wykraczają poza te wymogi poprzez dodanie klauzul wykluczających możliwość wykorzystania przychodów zarządcy infrastruktury do finansowania innych podmiotów wchodzących w skład przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo. Zasada ta powinna mieć zastosowanie niezależnie od stosowania ustawodawstwa podatkowego państw członkowskich i bez uszczerbku dla obowiązujących w UE zasad pomocy państwa.
- (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.** [Popr. 19]
- (12b) **Możliwość wypłacania przez zarządcę infrastruktury dywidend ostatecznemu właścicielowi przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo nie powinna uniemożliwiać zarządcy infrastruktury tworzenia rezerw w celu poprawy sytuacji finansowej oraz zbilansowania zestawienia rachunkowego tego przedsiębiorstwa w rozsądnym terminie zgodnie z niniejszą dyrektywą. Wszystkie wypłaty dywidend, których dokona zarządca infrastruktury, powinny zostać przeznaczone na inwestycje w renowację infrastruktury kolejowej, która znajduje się w eksploatacji.** [Popr. 107]

Środa, 26 lutego 2014 r.

- (12c) *Spółka dominująca wchodząca w skład przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo może przyczynić się do podejmowania strategicznych decyzji niezbędnych do prawidłowego funkcjonowania całego systemu transportu kolejowego, leżących w interesie wszystkich stron uczestniczących w rynku kolejowym, bez uszczerbku dla decyzji dotyczących funkcji pełnionych przez zarządcę infrastruktury. [Popr. 108]*
- (12d) *Przedstawicielami ostatecznych właścicieli przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo w radzie nadzorczej mogą również być osoby wyznaczone, lecz niezatrudnione przez ostatecznych właścicieli, o ile nie mają one żadnych zobowiązań ani interesów względem jakiegokolwiek innego podmiotu przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo. [Popr. 109]*
- (12e) *Przepisy zapewniające niezależność zarządcy infrastruktury w przedsiębiorstwie zintegrowanym pionowo nie powinny naruszać kryteriów Eurostatu dotyczących deficytu budżetowego i długu publicznego, ponieważ w każdym przypadku spółka dominująca – nawet biorąc pod uwagę zabezpieczenia gwarantujące niezależność zarządcy infrastruktury – może nadal utrzymywać prawo własności infrastruktury, a także wystarczającą liczbę funkcji, aby nie była postrzegana jako podmiot zupełnie sztuczny, którego wyłącznym celem jest ograniczenie długu publicznego w rozumieniu tych kryteriów. [Popr. 110]*
- (13) Pomimo wprowadzenia zabezpieczeń chroniących niezależność, przedsiębiorstwa zintegrowane pionowo mogłyby nadużyć swojej struktury w celu zapewnienia nienależnej przewagi konkurencyjnej należącym do nich przewoźnikom kolejowym. Z tego powodu, bez uszczerbku dla art. 258 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, na wniosek państwa członkowskiego lub z własnej inicjatywy Komisja powinna sprawdzić, czy zabezpieczenia te skutecznie wdrożono oraz czy wyeliminowano wszelkie pozostałe zakłócenia konkurencji. W przypadku gdy Komisja nie jest w stanie tego potwierdzić, wszystkie państwa członkowskie powinny mieć możliwość ograniczenia lub cofnięcia prawa dostępu przedmiotowym operatorom zintegrowanym pionowo.
- (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, 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. [Popr. 20]*
- (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. [Popr. 21]
- (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 ~~w następstwie wniosku złożonego przez zainteresowane strony i na podstawie obiektywnej analizy ekonomicznej.~~ [Popr. 22]*
- (16) Proces oceny powinien uwzględniać potrzebę zapewnienia wszystkim uczestnikom rynku wystarczającej pewności prawa na potrzeby rozwinięcia ich działalności. Procedura powinna być możliwie prosta, efektywna i przejrzysta oraz spójna z procesem alokacji zdolności przepustowej infrastruktury.
- (17) Ocena tego, czy równowaga ekonomiczna umowy o świadczenie usług publicznych byłaby zagrożona, powinna uwzględniać wcześniej ustalone kryteria. Takie kryteria i szczegóły procedury mogą z czasem zostać zmienione, w szczególności w świetle doświadczeń organów regulacyjnych, właściwych organów i przedsiębiorstw kolejowych, i mogą uwzględniać szczególne cechy krajowych przewozów pasażerskich.
- (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**

Środa, 26 lutego 2014 r.

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 liczba stacji oraz harmonogram i częstotliwość proponowanej nowej usługi. [Popr. 23]

- (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.* [Popr. 24]
- (19) *W celu zwiększenia atrakcyjności usług kolejowych dla pasażerów, państwa członkowskie powinny mieć możliwość wymagania wymagać 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 Taki system powinien gwarantować brak zakłóceń rynku ani dyskryminacji między przedsiębiorstwami kolejowymi.* [Popr. 25]
- (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.* [Popr. 26]
- (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 dołożyć 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 ujednoclić 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.* [Popr. 27]
- (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 rozstrzyganie problemów o charakterze transgranicznym i międzynarodowym, jak również funkcję organu odwoławczego od decyzji krajowych organów regulacyjnych.* [Popr. 28]
- (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.* [Popr. 29]
- (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.* [Popr. 30]
- (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.* [Popr. 31]
- (19 g) *Aby uniknąć dumpingu socjalnego przedsiębiorstwo kolejowe powinno móc świadczyć usługi transportu kolejowego wyłącznie pod warunkiem, że przestrzega 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.* [Popr. 32]

Środa, 26 lutego 2014 r.

- (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. [Popr. 33]
- (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. [Popr. 34]
- (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. [Popr. 35]
- (19k) Komisja powinna zapewnić pełne i prawidłowe egzekwowanie przepisów dyrektywy Rady 2005/47/WE przez państwa członkowskie<sup>(1)</sup>. [Popr. 36]
- (19l) Biorąc pod uwagę rozwój jednolitego europejskiego obszaru kolejowego i dalsze otwarcie rynku transportu kolejowego, państwa członkowskie powinny wykorzystać układy zbiorowe, aby uniknąć dumpingu socjalnego i nieuczciwej konkurencji. [Popr. 37]
- (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. [Popr. 38]
- (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 ułatwiania mobilności pracowników. [Popr. 39]
- (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. [Popr. 40]
- (20) Zgodnie ze wspólną deklaracją polityczną państw członkowskich i Komisji z dnia 28 września 2011 r. dotyczącą dokumentów wyjaśniających<sup>(2)</sup> państwa członkowskie zobowiązały się do złożenia, w uzasadnionych przypadkach, wraz z powiadomieniem o środkach transpozycji, jednego lub więcej dokumentów wyjaśniających związki między elementami dyrektywy a odpowiadającymi im częściami krajowych instrumentów transpozycyjnych. W odniesieniu do niniejszej dyrektywy ustawodawca uznaje, że przekazanie takich dokumentów jest uzasadnione,
- (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. [Popr. 41]
- (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. [Popr. 42]
- (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. [Popr. 43]

<sup>(1)</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).

<sup>(2)</sup> Dz.U. C 369 z 17.12.2011, s. 14.

Środa, 26 lutego 2014 r.

- (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. [Popr. 44]
- (20e) Warunki oferowania biletów w postaci biletów i rezerwacji na terenie Unii, określone w art. 9 rozporządzenia (WE) nr 1371/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady <sup>(1)</sup>, 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. [Popr. 45]
- (20f) Organ regulacyjny może wydać wytyczne dotyczące zwiększenia niezależności pracowników i personelu kierowniczego zarządcy infrastruktury w ramach przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo w zakresie przydzielania tras pociągów i pobierania opłat za korzystanie z infrastruktury; [Popr. 118]
- (20 g) Na mocy niniejszej dyrektywy państwowemu członkowskemu 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. [Popr. 47]
- (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 tworzenia dodatkowych organów. [Popr. 119]

PRZYJMUJĄ NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

#### Artykuł 1

W dyrektywie 2012/34/UE wprowadza się następujące zmiany:

-1) do art. 1 dodaje się ustępy 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. [Popr. 49]

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.”. [Popr. 50]

-1b. W art. 2 dodaje się ustęp w brzmieniu:

„3a. Artykuły 7, 7a, 7b, 7c, 7d i 7e nie dotyczą sieci mniejszych niż 500 km gdzie:

a) sieci te nie mają strategicznego znaczenia dla funkcjonowania europejskiego rynku kolejowego lub

b) są one odizolowane pod względem technicznym i organizacyjnym od głównej krajowej sieci kolejowej.” [Popr. 87]

<sup>(1)</sup> Rozporządzenie (WE) nr 1371/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczące praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym (Dz.U. L 315 z 3.12.2007, s. 14.)



Środa, 26 lutego 2014 r.

1) w art. 3 wprowadza się następujące zmiany:

a) pkt 2 otrzymuje brzmienie:

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

b) skreśla się pkt 5;

c) dodaje się pkt 31 w brzmieniu:

„31) »przedsiębiorstwo zintegrowane pionowo« oznacza przedsiębiorstwo, w którym:

- jedno lub wiele przedsiębiorstw kolejowych jest własnością lub częściową własnością tego samego przedsiębiorstwa co zarządca infrastruktury (spółka dominująca), lub
- zarządca infrastruktury jest własnością lub częściową własnością jednego lub wielu przedsiębiorstw kolejowych, lub
- jedno lub wiele przedsiębiorstw kolejowych jest własnością lub częściową własnością zarządcy infrastruktury.”;

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;” [Popr. 52]

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;” [Popr. 53]

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.”; [Popr. 54]

2) w art. 6 skreśla się ust. 2;

2a) dodaje się art. 6a w brzmieniu:

„Artykuł 6a

Pod warunkiem braku konfliktu interesów oraz zagwarantowania poufności informacji wrażliwych z handlowego punktu widzenia, żaden przepis niniejszej dyrektywy nie zabrania państwom członkowskim upoważnić zarządcy infrastruktury do zawierania – w sposób przejrzysty, niewyłączny i niedyskryminujący – umów o współpracy z jednym wnioskodawcą lub kilkoma wnioskodawcami w odniesieniu do konkretnej linii albo lokalnej lub regionalnej części sieci w sposób, który stanowiłby dla takiego wnioskodawcy zachęty finansowe do zwiększenia efektywności współpracy w odniesieniu do części danej sieci. Zachęty takie mogą polegać na zmniejszeniu lub zwiększeniu opłat za dostęp do torów w sposób odpowiadający możliwym oszczędnościom lub wzrostom dochodów, jakie przedsiębiorstwo kolejowe lub 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 przepełnioną infrastrukturą albo linią lub częścią sieci podatną na opóźnienia, lub ma na celu poprawę bezpieczeństwa.

Środa, 26 lutego 2014 r.

*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. Ustęp ten nie ma zastosowania do współpracy, którą umożliwiają art. 7a i 7b, między zarządcą infrastruktury a przedsiębiorstwami kolejowymi, które stanowią część tego samego przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo.”; [Popr. 120]*

3) art. 7 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 7

Rozdział instytucjonalny zarządcy infrastruktury

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

*Jeżeli w dniu wejścia w życie niniejszej dyrektywy pewne elementy infrastruktury kolejowej, o których mowa w załączniku I, stanowią własność przedsiębiorstw innych niż zarządca infrastruktury i są zarządzane przez takie przedsiębiorstwa, państwa członkowskie mogą postanowić, że takie ustalenia mają dalej obowiązywać, pod warunkiem że takie przedsiębiorstwa są prawnie oddzielone i niezależne od wszelkich przedsiębiorstw kolejowych.* [Popr. 121]

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

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

- a) bezpośredniego lub pośredniego sprawowania kontroli w rozumieniu rozporządzenia Rady (WE) nr 139/2004 (\*) jednocześnie nad przedsiębiorstwem kolejowym i zarządcą infrastruktury, posiadania jakichkolwiek udziałów finansowych jednocześnie w przedsiębiorstwie kolejowym i zarządcy infrastruktury ani wykonywania jakichkolwiek praw jednocześnie względem przedsiębiorstwa kolejowego i zarządcy infrastruktury;
- 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;
- c) pełnienia funkcji członka rady nadzorczej, zarządu lub organów upoważnionych do reprezentacji prawnej zarówno przedsiębiorstwa kolejowego, jak i zarządcy infrastruktury;
- d) zarządzania infrastrukturą kolejową lub udziału w kierowaniu zarządcą infrastruktury, a jednocześnie bezpośredniego lub pośredniego sprawowania kontroli nad przedsiębiorstwem kolejowym, posiadania jakichkolwiek udziałów finansowych w tym przedsiębiorstwie lub wykonywania jakichkolwiek praw względem niego, bądź do zarządzania przedsiębiorstwem kolejowym lub uczestniczenia w zarządzaniu nim, a jednocześnie do bezpośredniego lub pośredniego sprawowania kontroli nad zarządcą infrastruktury, posiadania jakichkolwiek udziałów w nim lub wykonywania jakichkolwiek praw względem niego.

3. Do celów wykonania niniejszego artykułu uznaje się, że jeżeli osoba, o której mowa w ust. 2, jest państwem członkowskim lub innym podmiotem publicznym, nie uznaje się za tę samą osobę lub te same osoby dwóch odrębnych i prawnie od siebie oddzielonych organów publicznych, które sprawują kontrolę nad zarządcą infrastruktury lub wykonują względem niego inne wspomniane w ust. 2 prawa, z jednej strony, oraz nad przedsiębiorstwem kolejowym, z drugiej strony.

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, przedsiębiorstwom kolejowym lub jakimkolwiek innemu organowi działającemu pod nadzorem zarządcy infrastruktury.

**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.**

Środa, 26 lutego 2014 r.

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. [Popr. 56]

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

(\*) Rozporządzenie Rady (WE) nr 139/2004 z dnia 20 stycznia 2004 r. w sprawie kontroli koncentracji przedsiębiorstw (rozporządzenie WE w sprawie kontroli łączenia przedsiębiorstw) (Dz.U. L 24 z 29.1.2004, s. 1.) [Popr. 122]

4) dodaje się art. 7a-7e w brzmieniu:

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

**Przepis ten nie wyklucza jednak istnienia przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo, gdzie jedno lub więcej przedsiębiorstw kolejowych jest w pełni lub w części własnością tego samego przedsiębiorstwa co zarządca infrastruktury (spółka dominująca).**

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~~ **Dopuszczalne jest wypłacanie** dywidend ostatecznemu właścicielowi przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo. **Wypłaty dywidend przez zarządcę infrastruktury przeznaczają się na inwestycje w odnowę działającej infrastruktury i nie wykluczają one tworzenia przez zarządcę infrastruktury rezerw w celu zarządzania jego zyskami i stratami w cyklu działalności.**

**Przepisy te nie mają zastosowania do płatności na rzecz prywatnych inwestorów w przypadku partnerstw publiczno-prywatnych.**

Zarządca infrastruktury nie może udzielać pożyczek żadnemu innemu podmiotowi prawnemu wchodzącemu w skład przedsiębiorstwa zintegrowanego **wyłącznie własnym jednostkom zależnym. W przedsiębiorstwie zintegrowanym pionowo, a żaden inny podmiot prawny wchodzący w skład przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo nie może udzielać pożyczek zarządcy infrastruktury może udzielić pożyczki wyłącznie spółka dominująca, a pożyczka ta jest przedmiotem monitorowania przez organ regulacyjny, o którym mowa w art. 55. Spółka dominująca przedstawia organowi regulacyjnemu wystarczające dowody na to, że pożyczka jest udzielana po cenie rynkowej oraz że jest zgodna z art. 6.**

Środa, 26 lutego 2014 r.

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 umożliwiające 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 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. [Popr. 123]~~

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 przydzielania tras pociągów i pobierania opłat za korzystanie z infrastruktury.**~~

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~~ **przydzielania tras pociągów i pobierania opłat za korzystanie z infrastruktury.**

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

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 zakończenia 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.~~

Środa, 26 lutego 2014 r.

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 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 zarządzający. Dane szczególnie chronione znajdujące się w posiadaniu zarządcy infrastruktury podlegają odpowiedniej ochronie i nie są przekazywane innym podmiotom.

*Zarządca infrastruktury może zaoferować swoim pracownikom usługi socjalne, takie jak świadczenia szkół, przedszkoli, ośrodków sportowych i restauracji w lokalach użytkowanych przez pozostałe 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 jakiegokolwiek związanych z nimi działań.

*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 jakiegokolwiek 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 jakiegokolwiek innych podmiotów prawnych wchodzących w skład przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo ani jakiegokolwiek podmiotów prawnych znajdujących się pod jego kontrolą, ale wyłącznie od wyników zarządcy infrastruktury. [Popr. 124/rev]

#### 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:

Środa, 26 lutego 2014 r.

- 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~~
- e) ~~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. [Popr. 101 i 125/rev]~~

Artykuł 7c

Komitet koordynacyjny

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 **obejmującym właściwe organy**. Przedstawiciele państwa członkowskiego oraz dany organ regulacyjny są zapraszani na posiedzenia komitetu koordynacyjnego jako obserwatorzy. [Popr. 59]

2. Komitet koordynacyjny przedstawia propozycje dotyczące zarządcy infrastruktury oraz, w stosownych przypadkach, państw członkowskich lub udziela im rad dotyczących:

- a) potrzeb wnioskodawców związanych z utrzymaniem i rozwojem zdolności przepustowej infrastruktury;
  - b) treści zorientowanych na użytkownika celów w zakresie wydajności, zawartych w umowach, o których mowa w art. 30, oraz zachęt, o których mowa w art. 30 ust. 1, oraz ich wdrażania;
  - c) treści i wdrażania regulaminu sieci, o którym mowa w art. 27;
  - d) ram i zasad pobierania opłat określonych przez państwo oraz systemu pobierania opłat ustalonego przez zarządcę infrastruktury zgodnie z art. 29, a także poziomu i struktury opłat za korzystanie z infrastruktury;
  - 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; [Popr. 60]**
  - f) kwestii związanych z intermodalnością;
  - g) wszelkich innych kwestii związanych z warunkami dostępu do infrastruktury i korzystania z niej oraz jakości usług zarządcy infrastruktury.
- 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. [Popr. 61]**

Środa, 26 lutego 2014 r.

Komitet koordynacyjny jest upoważniony do żądania od zarządcy infrastruktury odpowiednich informacji dotyczących lit. a) ~~g-ga~~) w celu umożliwienia realizacji tych zadań, **bez uszczerbku dla tajemnicy handlowej**. [Popr. 62]

3. Komitet koordynacyjny opracowuje regulamin wewnętrzny, który obejmuje w szczególności 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. [Popr. 63]

Artykuł 7d

Europejska sieć zarządców infrastruktury

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 (\*) oraz planu wdrożenia europejskiego systemu zarządzania ruchem kolejowym (ERTMS) ustanowionego w decyzji 2012/88/UE (\*\*), **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.** [Popr. 64]

Komisja jest członkiem sieci. Komisja koordynuje i wspiera działalność sieci, a w razie potrzeby przedstawia jej zalecenia. Zapewnia ona aktywną współpracę odpowiednich zarządców infrastruktury.

2. Sieć uczestniczy w monitorowaniu rynku, o którym mowa w art. 15, i porównuje efektywność **i wydajność** 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, efektywność finansowa, **jak również przejrzystość ram oraz zasad dotyczących pobierania opłat.** [Popr. 65]

3. **Uwzględniając poglądy wyrażone przez sieć** Komisja ~~może przyjąć~~ **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 wykonawczego **delegowanego** zgodnie z procedurą, o której mowa w art. ~~62 ust. 3~~ **60.**”;

(\*) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 913/2010 z dnia 22 września 2010 r. w sprawie europejskiej sieci kolejowej ukierunkowanej na konkurencyjny transport towarowy (Dz.U. L 276 z 20.10.2010, s. 22.)

(\*\*) 2012/88/UE: Decyzja Komisji z dnia 25 stycznia 2012 r. w sprawie technicznej specyfikacji interoperacyjności w zakresie podsystemów »Sterowanie« transeuropejskiego systemu kolei (notyfikowana jako dokument nr C(2012) 172) (Dz.U. L 51 z 23.2.2012, s. 51.)” [Popr. 66]

5) w art. 10 wprowadza się następujące zmiany:

a) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Przedsiębiorstwom kolejowym przyznaje się na sprawiedliwych, niedyskryminacyjnych i przejrzystych warunkach prawo dostępu do infrastruktury kolejowej we wszystkich państwach członkowskich w celu wykonywania wszystkich rodzajów kolejowych przewozów pasażerskich. Przedsiębiorstwa kolejowe mają prawo do zapewniania podróżnym możliwości wsiadania na każdej stacji i wysiadania na jakiegokolwiek innej stacji. Prawo to obejmuje dostęp do infrastruktury łączącej obiekty infrastruktury usługowej, o których mowa w załączniku II pkt 2.”;

Środa, 26 lutego 2014 r.

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.”; [Popr. 67]*

b) skreśla się ust. 3 i 4;

6) w art. 11 wprowadza się następujące zmiany:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

*„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. **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). [Popr. 68]

b) ust. 2 akapit pierwszy otrzymuje brzmienie:

*„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.*



Środa, 26 lutego 2014 r.

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 pożądanых przewozów pasażerskich lub odmowy przyznania tego prawa.”

c) dodaje się następujące ustępy 2a i 2b:

„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, oraz w stosunku do której przewiduje się, że utrata dochodów z usług objętych umową o świadczenie usług publicznych, jeżeli wystąpi, nie będzie znaczna, 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 przekazania 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.

(da) przedsiębiorstwo kolejowe dysponujące zdolnością przepustową zgodnie z art. 38 ust. 4.”; [Popr. 69 i 114]

d) ust. 3 i 4 otrzymują ~~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 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.

Środa, 26 lutego 2014 r.

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~~ **delegowane przyjmuje się** zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. ~~62 ust. 3. 60~~; [Popr. 70]

e) skreśla się ust. 5;

7) dodaje się art. 13a w brzmieniu:

„Artykuł 13a

Wspólne systemy informacyjne i ~~zintegrowane~~ systemy biletowe [Popr. 71]

1. ~~Bez uszczerbku dla rozporządzenia (WE) nr 1371/2007<sup>(1)</sup> oraz dyrektywy 2010/40/UE<sup>(2)</sup>~~ **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 ~~krajo~~ krajowe 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

Środa, 26 lutego 2014 r.

ryнку ani dyskryminacji między przedsiębiorstwami kolejowymi **a innymi przewoźnikami w ruchu pasażerskim** i był zarządzany przez publiczny lub prywatny podmiot prawny albo stowarzyszenie wszystkich przedsiębiorstw kolejowych wykonujących przewozy pasażerskie. [Popr. 72]

2. Państwa członkowskie ~~wymagają od przedsiębiorstw kolejowych wykonujących przewozy pasażerskie wprowadzenia i koordynacji planów~~ **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 rozumieniu art. 18 rozporządzenia (WE) nr 1371/2007, 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.**;

(<sup>1</sup>) Dz.U. L 315 z 3.12.2007, s. 14.

(<sup>2</sup>) Dz.U. L 207 z 6.8.2010, s. 1.

(\*) **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).** [Popr. 73]

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

**„da) zobowiązały się do stosowania odpowiednich układów zbiorowych w państwach członkowskich, w których przedsiębiorstwo zamierza prowadzić działalność.”;** [Popr. 74]

8) art. 38 ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„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.”;

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.”.** [Popr. 75]

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.”; [Popr. 76]

Środa, 26 lutego 2014 r.

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.”. [Popr. 77]

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.”; [Popr. 78]

8e) art. 56 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 56

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 poszkodowany, 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)–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 sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie (\*) 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.

Środa, 26 lutego 2014 r.

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. 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) – 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 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.

Środa, 26 lutego 2014 r.

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..

(\*) Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE z dnia 17 czerwca 2008 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie (przekształcenie) (Dz.U. L 191 z 18.7.2008, s. 1.)” [Popr. 79]

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 rozstrzygnięcie sporów o charakterze transgranicznym, jak również funkcję organu odwoławczego od decyzji krajowych organów regulacyjnych. Ten nowy organ zastępuje europejską sieć organów regulacyjnych.”; [Popr. 80]

9) art. 63 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„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. Ocena ta uwzględni 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. [Popr. 81]

W tym samym terminie europejski organ regulacyjny Komisja ocenia, czy w odniesieniu do zarządców infrastruktury będących częścią przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo 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.”. [Popr. 82]

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.”; [Popr. 83]

Środa, 26 lutego 2014 r.

**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.” [Popr. 84]****Artykuł 2**

1. Państwa członkowskie przyjmują i publikują, najpóźniej do dnia ...(\*) przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy. Niezwłocznie przekazują Komisji tekst tych przepisów.

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

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

**Artykuł 3**

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.** [Popr. 85]

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.** [Popr. 86]

**Artykuł 4**

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do państw członkowskich.

Sporządzono w

W imieniu Parlamentu Europejskiego  
Przewodniczący

W imieniu Rady  
Przewodniczący

(\*) 18 miesięcy od daty wejścia w życie niniejszej dyrektywy.