

Uzasadnienie Rady: Stanowisko Rady (UE) nr 20/2016 w pierwszym czytaniu w sprawie przyjęcia dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającej dyrektywę 2012/34/UE w sprawie otwarcia rynku krajowych kolejowych przewozów pasażerskich oraz zarządzania infrastrukturą kolejową

(2016/C 431/02)

I. WPROWADZENIE

1. W dniu 30 stycznia 2013 r. Komisja przekazała Radzie wniosek dotyczący 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 ⁽¹⁾ w odniesieniu do otwarcia rynku krajowych usług kolejowego transportu pasażerskiego oraz zarządzania infrastrukturą kolejową.
2. Wniosek ten, wraz z pięcioma innymi, został przedstawiony w ramach tzw. czwartego pakietu kolejowego. De celów negocjacji rozpatrywano wnioski w podziale na dwie grupy: filar techniczny i filar rynkowy. Wniosek ten stanowi część filara rynkowego.
3. Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny wydał opinię w sprawie wniosku w dniu 10 lipca 2013 r. Komitet Regionów przyjął opinię w dniu 8 października 2013 r.
4. Parlament Europejski przyjął swoją opinię w pierwszym czytaniu w dniu 26 lutego 2014 r.
5. W dniu 8 października 2015 r. Rada (ds. Transportu, Telekomunikacji i Energii) osiągnęła porozumienie („podejście ogólne”) ⁽²⁾ w sprawie wniosku dotyczącego otwarcia rynku krajowych usług kolejowego transportu pasażerskiego oraz zarządzania infrastrukturą kolejową.
6. W dniu 19 kwietnia 2016 r. osiągnięto porozumienie z Parlamentem Europejskim w sprawie tekstu kompromisowego.
7. W dniu 20 września 2016 r. Rada przyjęła porozumienie polityczne ⁽³⁾ w sprawie tekstu kompromisowego.
8. Przy uwzględnieniu powyższych porozumień i w następstwie weryfikacji prawno-językowej Rada przyjęła w dniu 17 października 2016 r. swoje stanowisko w pierwszym czytaniu, zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą określoną w art. 294 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej.

II. CEL

9. Głównymi celami wniosku są: poprawa jakości i efektywności krajowych usług kolejowego transportu pasażerskiego oraz usunięcie wszelkich pozostałych przeszkód prawnych w utworzeniu jednolitego europejskiego obszaru kolejowego.

III. ANALIZA STANOWISKA RADY W PIERWSZYM CZYTANIU

A) Kontekst ogólny

10. Rada uważa, że należy dążyć do dalszego otwarcia krajowego pasażerskiego rynku kolejowego. Niemniej jednak, należy umożliwić państwom członkowskim ograniczenie dostępu w przypadku zagrożenia równowagi ekonomicznej podpisanych umów dotyczących obowiązków w zakresie świadczenia usług publicznych. Ponadto należy umożliwić państwom członkowskim graniczącym z krajami trzecimi ustanowienie dodatkowych warunków sprawiedliwego dostępu do rynku. Wreszcie warunki dotyczące zarządcy infrastruktury kolejowej, zwłaszcza w odniesieniu do niezależności, bezstronności i przejrzystości finansowej, powinny być proporcjonalne do sytuacji rynkowej i infrastruktury użytkowej.

B) Pozostałe kluczowe kwestie polityczne

11. Rada uważa, że przy ocenie bezstronności zarządcy infrastruktury należy skupić się na tak zwanych podstawowych funkcjach, aby uniknąć potencjalnie różnych interpretacji i nadmiernej kontroli administracyjnej ze strony organów regulacyjnych. Ponadto powinny być dozwolone różne modele organizacyjne, o ile spełnione są określone warunki.

⁽¹⁾ Dz.U. L 343 z 14.12.2012, s. 32.

⁽²⁾ Zob. dok. 12777/15 TRANS 317 CODEC 1308.

⁽³⁾ Zob. dok. 11202/16 TRANS 299 CODEC 1059.

12. Zlecenie wykonywania niektórych zadań zarządcy infrastruktury powinno być dozwolone, ale zarządca infrastruktury powinien zachować całkowitą kontrolę nad eksploatacją, utrzymaniem i renowacją jego sieci oraz być za nie odpowiedzialny.
13. Koordynacja i współpraca między zarządcami infrastruktury powinny być zapewnione przy jednoczesnym zapewnieniu operatorom kolejowym dostępu do istotnych informacji. Wymiana informacji, monitorowanie efektywności i analiza innych istotnych kwestii dotyczących infrastruktury kolejowej powinny odbywać się również między państwami członkowskimi.
14. Rada opowiada się za dążeniem do ustanowienia szybkich połączeń kolejowych w celu zapewnienia efektywnej i przyjaznej dla środowiska opcji podróży średnich odległości. W związku z tym zostały opracowane szczególne przepisy dotyczące dostępu do unijnej infrastruktury kolejowej przewozów pasażerskich kolejami dużej prędkości.
15. Wreszcie systemy informacyjne i praktyki dotyczące biletów pośrednich powinny być wzmocnione, aby ułatwić bardziej wydajny multimodalny i transgraniczny transport pasażerski.

IV. PODSUMOWANIE

16. W stanowisku Rady w pierwszym czytaniu odzwierciedlono kompromis uzgodniony między Radą a Parlamentem Europejskim, przy wsparciu Komisji.
 17. Kompromis ten został potwierdzony pismem przewodniczącego działającej w Parlamencie Europejskim Komisji Transportu i Turystyki skierowanym do przewodniczącego Komitetu Stałych Przedstawicieli (część I) z dnia 13 lipca 2016 r.
 18. Stanowisko Rady w pełni uwzględnia wniosek Komisji i poprawki zaproponowane przez Parlament Europejski w pierwszym czytaniu. Rada zatem uważa, że jej stanowisko w pierwszym czytaniu spełnia wszystkie główne cele wniosku bez nakładania nieproporcjonalnych kosztów związanych z modyfikacją dotychczasowych ustaleń operacyjnych.
-