

Opinia Komitetu Regionów „Jednolity europejski obszar kolejowy”

(2011/C 104/12)

KOMITET REGIONÓW

- Popiera podejście Komisji Europejskiej wobec otwarcia rynków kolejowych, podkreślając, że celem nie jest całkowicie dowolna konkurencja, lecz konkurencja ukierunkowana na zwiększenie efektywności sektora kolejowego i poprawę jakości usług świadczonych jego klientom. Konkurencja stanowi tu środek, a nie cel, i powinna odbywać się w warunkach całkowitej równości przewoźników kolejowych.
- Popiera rozwój wyspecjalizowanych sieci (koleje dużych prędkości, transport towarowy), podkreśla jednak cele spójności europejskiej i konieczność zapobieżenia zróżnicowaniu rozwoju w Europie.
- Uważa, że przyszła propozycja dotycząca wspólnych ram finansowania powinna zostać uszczegółowiona, zwłaszcza jeśli chodzi o różnice wobec koncepcji „jednego funduszu”, którą Komitet Regionów odrzuca. Rozwiązaniem pośrednim mogłoby być wprowadzenie w nowych regulaminach funduszy strukturalnych mechanizmu rezerwowania środków przeznaczanych na zrównoważone rodzaje transportu, który sprzyjałby zwłaszcza finansowaniu fragmentów projektów priorytetowych TEN-T oraz plany działań w zakresie mobilności miejskiej.
- Zasadniczo z uznaniem przyjmuje powiązanie przez Komisję kwestii różnicowania opłat za hałas powodowany przez ruch pociągów z przyjęciem eurowiniety celem zapewnienia internalizacji kosztów zewnętrznych drogowego transportu towarowego.
- W odniesieniu do finansowania infrastruktury żałuje, że państwa członkowskie nie mają obowiązku przeprowadzania konsultacji z samorządami terytorialnymi w ramach opracowywania krajowej strategii rozwoju infrastruktury kolejowej.
- Wyraża żal, że Komisja nie przyjmuje wiążących zobowiązań prawnych co do całkowitego oddzielenia zarządców infrastruktury od przedsiębiorstw kolejowych.

Sprawozdawca:	Michel DELEBARRE (FR/PSE), mer Dunkierki
Dokument źródłowy:	Komunikat Komisji dotyczący rozwoju jednolitego europejskiego obszaru kolejowego COM(2010) 474 wersja ostateczna Wniosek dotyczący dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego COM(2010) 475 wersja ostateczna

1. ZALECENIA POLITYCZNE

KOMITET REGIONÓW

Komunikat dotyczący jednolitego europejskiego obszaru kolejowego

1. Popiera podejście Komisji Europejskiej wobec otwarcia rynków kolejowych, podkreślając, że celem nie jest całkowicie dowolna konkurencja, lecz konkurencja ukierunkowana na zwiększenie efektywności sektora kolejowego i poprawę jakości usług świadczonych jego klientom. Konkurencja stanowi tu środek, a nie cel, i powinna odbywać się w warunkach całkowitej równości przewoźników kolejowych.
2. Potwierdza swe poparcie dla wzmocnienia interoperacyjności i bezpieczeństwa sieci kolejowych w Unii Europejskiej, a także dla usunięcia wszelkich przeszkód prawnych i/lub infrastrukturalnych, które utrudniają lub uniemożliwiają transport kolejowy między państwami członkowskimi. Polityka wspólnotowa w dziedzinie transportu kolejowego powinna się skupić na tych kwestiach, tak by przyczynić się do rozwoju transportu transgranicznego między państwami członkowskimi i do urzeczywistnienia jednolitego rynku. Rola Europejskiej Agencji Kolejowej powinna zostać odpowiednio dostosowana do wdrażania tych priorytetów. Ponadto należałoby nadać Europejskiej Agencji Kolejowej uprawnienia do arbitrażu i ewentualnego zastępowania krajowych organów bezpieczeństwa państw członkowskich w sprawach spornych dotyczących certyfikacji.
3. Opowiada się za stosowaniem zasady „zanieczyszczający płaci” i za internalizacją kosztów zewnętrznych w odniesieniu do wszystkich rodzajów transportu, tak aby stworzyć rzeczywisty zbiór sprawiedliwych warunków konkurencji (*level playing field*).
4. Popiera rozwój wyspecjalizowanych sieci (koleje dużych prędkości, transport towarowy), podkreśla jednak cele spójności europejskiej i konieczność zapobieżenia zróżnicowaniu rozwoju w Europie. W związku z tym instytucje europejskie powinny zadbać o to, by nie marginalizować korytarzy kolejowych, a raczej wzmocnić je w regionach bardziej oddalonych od głównych europejskich szlaków komunikacyjnych i by tym samym stworzyć równe warunki konkurencji oraz rzeczywistą i skuteczną spójność jednolitego rynku.
5. Popiera przeznaczenie odpowiednich środków na rozwój infrastruktury kolejowej.
6. Uważa, że przyszła propozycja dotycząca wspólnych ram finansowania powinna zostać uszczegółowiona, zwłaszcza jeśli chodzi o różnice wobec koncepcji „jednego funduszu”, którą Komitet Regionów odrzuca. Sprzeciwia się on bowiem utworzeniu – głównie z wykorzystaniem środków z zakresu polityki spójności – jednego funduszu obejmującego wszystkie europejskie instrumenty finansowe przewidziane dla infrastruktury transportowej. Takie przesunięcia w funduszach mogłyby się zakończyć rzeczywistym pomniejszeniem środków przeznaczonych na politykę transportową. Ponadto zakwestionowane mogłoby zostać włączenie projektów transportowych do regionalnych strategii rozwoju. Rozwiązaniem pośrednim mogłoby być wprowadzenie w nowych regulaminach funduszy strukturalnych mechanizmu rezerwowania środków przeznaczanych na zrównoważone rodzaje transportu, który sprzyjałby zwłaszcza finansowaniu fragmentów projektów priorytetowych TEN-T oraz planom działań w zakresie mobilności miejskiej.
7. Jeśli chodzi o wyłączenie z zakresu stosowania przepisów (art. 2), stwierdza, że Komisja podtrzymała wyłączenie przedsiębiorstw kolejowych, które wykonują wyłącznie przewozy miejskie, podmiejskie i regionalne (art. 2) i że wyłączenie to jest spójne z aktualną treścią rozporządzenia dotyczącego zobowiązań związanych ze świadczeniem usług publicznych w zakresie transportu pasażerskiego.
8. Dostrzega, że koleje regionalne wnoszą znaczący wkład w rozwój lokalny i regionalny – dzięki nim europejskie regiony stają się atrakcyjniejsze, wzmacnia się zrównoważony transport towarowy, wspierana jest turystyka przyjazna środowisku oraz powstają nowe możliwości zatrudnienia.
9. W odniesieniu do usług kolejowych (art. 13, załącznik III) wyraża zadowolenie, że korzystanie z urządzeń zasilania w prąd trakcyjny oraz z urządzeń zaopatrzenia w paliwo zostało włączone do minimalnego pakietu świadczeń, aby zapewnić dostęp do tych podstawowych usług na niedyskryminujących zasadach. Zarządca infrastruktury powinien zadbać o to, by dostawy energii elektrycznej były wystarczające dla przewidywanego ruchu i zachęcać do korzystania z energii trakcyjnej o niewielkim wpływie na środowisko.
10. Z zadowoleniem przyjmuje obowiązek oddzielenia przedsiębiorstw transportowych mających dominującą pozycję od operatorów obiektów infrastruktury usługowej wymienionych w zał. III. Pozwoli to na lepszy rozwój lokalnych, a nawet międzynarodowych rynków kolejowych.
11. Wyraża zadowolenie z włączenia infrastruktury portowej związanej z działalnością kolei do obiektów usługowych, do których dostęp powinien być bardziej przejrzysty i otwarty.

12. Opowiada się za dokładniejszym zdefiniowaniem realnych wariantów „na tej samej trasie na warunkach dopuszczalnych pod względem ekonomicznym”, które uprawniają operatora obiektów infrastruktury usługowej do odrzucenia wniosków o dostęp.

13. Uważa, że organ regulacyjny powinien mieć możliwość rozstrzygnięcia sprzeczności między wnioskami o alokację zdolności przepustowej w zakresie usług kolejowych.

14. Wzywa, by w art. 47 ust. 5 dodać zapis mówiący o zasadniczo równym traktowaniu międzynarodowych przewozów towarowych i przewozów na trasach stanowiących lądowe połączenia transportowe portów morskich.

15. Uważa, że już w przypadku planowanego zakończenia eksploatacji danego obiektu infrastruktury usługowej należy stosować zasadę „korzystaj lub trać”, „use it or lose it” (obowiązek zorganizowania przetargu celem wyznaczenia nowego zarządcy obiektu). Podobnie nowo zbudowane obiekty utrzymania i inne obiekty techniczne dla konkretnego taboru nie powinny być zarezerwowane do wykorzystania przez określonego użytkownika przez okres pięciu lat.

16. Jeśli chodzi o hałas powodowany przez pociągi towarowe (art. 31 ust. 5 i załącznik VIII), stwierdza, że hałas jest pięcią achillesową transportu kolejowego z punktu widzenia środowiska. Powoduje on liczne skargi osób mieszkających w sąsiedztwie linii kolejowych.

17. Potwierdza, że wyposażenie wagonów w „ciche” klocki hamulcowe jest najskuteczniejszym środkiem zwalczania hałasu powodowanego przez pociągi. Jednakże problemem jest finansowanie i definicja techniczna tego wyposażenia.

18. Zasadniczo z uznaniem przyjmuje powiązanie przez Komisję kwestii różnicowania opłat za hałas powodowany przez ruch pociągów z przyjęciem eurowiniety celem zapewnienia internalizacji kosztów zewnętrznych drogowego transportu towarowego. Zauważa jednak, że zgodnie z obecnym brzmieniem wniosku pobieranie opłat za koszty zewnętrzne związane z hałasem jest obowiązkowe w odniesieniu do ruchu kolejowego i fakultatywne w odniesieniu do ruchu drogowego, w związku z czym może dochodzić do zakłóceń konkurencji.

19. Wyraża zadowolenie z propozycji Komisji, aby wprowadzić obowiązek różnicowania opłat zachęcającego do ograniczenia hałasu, lecz zarazem żałuje, że wniosek Komisji nie uzależnia obowiązku różnicowania opłat zachęcającego do ograniczenia hałasu od podobnego obowiązku dla drogowego przewozu towarów. Jest ponadto zdania, że trzeba zapewnić, by pojazdy o niskiej emisji hałasu nie podlegały trwale procedurze wymagającej dużych nakładów administracyjnych. Musi istnieć możliwość odpowiedniego do sytuacji dostosowania lub zniesienia systemu opłat za korzystanie z infrastruktury, uzależnionych od emitowanego hałasu, gdy cel dotyczący zmniejszenia hałasu zostanie osiągnięty i z dalszej realizacji działań nie będzie wynikać stosowna korzyść dla społeczeństwa.

20. W odniesieniu do finansowania infrastruktury (art. 8 i 30, załącznik VII) żałuje, że państwa członkowskie nie mają obowiązku przeprowadzania konsultacji z samorządami terytorialnymi w ramach opracowywania krajowej strategii rozwoju infrastruktury kolejowej. Ponadto władze te powinny mieć możliwość opracowywania lokalnej strategii rozwoju infrastruktury kolejowej na okres co najmniej 5 lat.

21. Popiera obowiązkowe zawieranie wieloletnich umów między państwem a zarządcami infrastruktury dotyczących finansowania utrzymania i wymiany torowisk. Trzeba jednak zapewnić, by decyzje dotyczące interesu publicznego powiązanego z infrastrukturą i koniecznych w tym kontekście cech infrastruktury pozostały w gestii poszczególnych państw członkowskich.

22. Żałuje jednak, że samorzady terytorialne nie są wyraźnie włączone do negocjacji dotyczących tych umów, które będą miały istotne skutki dla stanu sieci kolejowej na ich obszarze.

23. Jeśli chodzi o wnioskodawców (art. 3 ust. 12, art. 44), z zadowoleniem przyjmuje rozszerzenie zakresu tego pojęcia. Podmioty nieposiadające licencji kolejowych, takie jak firmy przeładunkowe i porty, będą mogły łatwiej rezerwować trasy. Powinno to także umożliwić rozwój podmiotów lokalnego kolejowego ruchu towarowego (*shortliners*).

Propozycja przekształcenia pierwszego pakietu kolejowego – inne aspekty polityczne

24. Jeśli chodzi o otwarcie rynków i regulację, opowiada się – ogólnie – za środkami mającymi na celu wzmocnienie kompetencji organów regulacyjnych, by umożliwić im lepszą kontrolę dostępu na niedyskryminujących warunkach do rynku kolejowego oraz tworzenie zachęt do efektywnego świadczenia usług przez zarządców infrastruktury. Obejmuje to także zachowanie przez państwa członkowskie dotychczasowej możliwości stwarzania takich zachęt poprzez wykorzystanie środków nadzorczych. Ze względu na coraz bardziej międzynarodowy charakter problematyki kolejowej, należy rozważyć utworzenie organu regulacyjnego na szczeblu europejskim, celem rozpatrywania kwestii dotyczących więcej niż jednego państwa członkowskiego, przy poszanowaniu zasady pomocniczości i zakresu kompetencji organów krajowych. Początkowo Komisja mogłaby powołać europejski komitet organów regulacyjnych kolei, którego zadaniem byłoby rozstrzygnięcie, w procedurze odwoławczej, sporów krajowych dotyczących regulacji odnoszących się do sieci, a który dysponowałby środkami prawnymi w celu wyegzekwowania od państw członkowskich realizacji swoich postanowień. Komisja powinna się nawet bardziej zaangażować na rzecz wprowadzenia wspólnej terminologii w transporcie, wspólnych zasad eksploatacji oraz wspólnego systemu zarządzania transportem, by tym samym zwiększyć wydajność transportu.

25. Wyraża żal, że Komisja nie przyjmuje wiążących zobowiązań prawnych co do całkowitego oddzielenia zarządców infrastruktury od przedsiębiorstw kolejowych. Rozdział ten pozwala na skuteczniejsze zapewnienie dostępu na niedyskryminujących warunkach do infrastruktury i na uniknięcie konfliktu interesów między zarządcą naturalnego monopolu a użytkownikami. Należy jasno określić zakres odpowiedzialności za dostęp do sieci i peronów, terminali i pozostałej infrastruktury.

26. Podkreśla, że całkowite rozdzielenie zarządców infrastruktury od przewoźników kolejowych w żadnym wypadku nie może podważać zasady zapisanej w art. 345 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, zgodnie z którą „traktaty nie przesądzą w niczym zasad prawa własności w państwach członkowskich”.

27. W odniesieniu do przejrzystości i opłat z zadowoleniem przyjmuje wzmocnienie rozdziału rachunkowości między transportem towarowym a transportem osób oraz między zarządzaniem infrastrukturą a usługami transportowymi (art. 6).

28. Stwierdza, że systemy wydajności pozwalające określić odpowiedzialność za opóźnienie pociągu i systemy poprawy wydajności (mimo iż już obowiązkowe) nie zostały jeszcze odpowiednio wdrożone w Unii Europejskiej.

29. Zastanawia się jednak nad odpowiednim poziomem szczegółowości, jeśli chodzi o przyczyny opóźnień wymienione w załączniku VIII. Sugeruje, by zacząć od obowiązkowego stosowania planów poprawy wydajności odpowiednich do potrzeb i środków każdego z zarządców infrastruktury.

30. Z zadowoleniem przyjmuje uzupełnienia do regulaminu sieci, zwłaszcza jeśli chodzi o usługi kolejowe (art. 27 i 56 ust. 2).

31. W odniesieniu do aktów delegowanych stwierdza, że Komisja Europejska proponuje, by przyznano jej bardzo duże uprawnienia, wzięwszy pod uwagę, że większość załączników do wniosku będzie można zmienić aktami delegowanymi (art. 60), pomimo, że załączniki te zawierają „istotne elementy” przepisów ramowych dotyczących kolei.

II. ZALECANE POPRAWKI

Poprawka 1

Art. 6 ust. 3

Tekst zaproponowany przez Komisję	Poprawka KR-u
Państwa członkowskie zapewniają prowadzenie i publikowanie oddzielnego rachunku zysków i strat i bilansu, z jednej strony, związanych z towarowym transportem kolejowym, z drugiej zaś z działalnością związaną z zapewnieniem transportu osób. Fundusze publiczne wypłacone na działalność związaną z zapewnieniem transportu jako usługa publiczna muszą być wykazywane osobno dla każdej umowy o świadczenie usług publicznych w odpowiednich zestawieniach rachunkowych i nie są przenoszone do rodzajów działalności związanych ze świadczeniem innych usług transportowych lub jakiegokolwiek innego rodzaju działalności gospodarczej.	Państwa członkowskie zapewniają prowadzenie i publikowanie oddzielnego rachunku zysków i strat i bilansu, z jednej strony, związanych z towarowym transportem kolejowym, z drugiej zaś z działalnością związaną z zapewnieniem transportu osób. Fundusze publiczne wypłacone na działalność związaną z zapewnieniem transportu jako usługi publicznej muszą być wykazywane osobno dla każdej umowy o świadczenie usług publicznych w odpowiednich <u>publikowanych</u> zestawieniach rachunkowych i nie są przenoszone do rodzajów działalności związanych ze świadczeniem innych usług transportowych lub jakiegokolwiek innego rodzaju działalności gospodarczej.

Uzasadnienie

W przypadku gdy jedno przedsiębiorstwo ma w swych rękach kilka umów o świadczenie usług publicznych i gdy nie jest ono podzielone na lokalne spółki zależne, które wykonują poszczególne umowy, nie ma obecnie obowiązku publikowania oddzielnych zestawień rachunkowych. Taka sytuacja może pozwalać przedsiębiorstwu, by nie posiadało całkowicie odseparowanego zarządzania poszczególnymi umowami o świadczenie usług publicznych, które realizuje, co przeszkadza w dobrej kontroli wykorzystania środków publicznych.

Poprawka 2

Art. 8 ust. 1

Tekst zaproponowany przez Komisję	Poprawka KR-u
Państwa członkowskie rozwijają krajową infrastrukturę kolejową, uwzględniając w miarę potrzeb ogólne potrzeby Unii. W tym celu ogłaszają w terminie dwóch lat od wejścia w życie niniejszej dyrektywy strategię rozwoju infrastruktury kolejowej, mając na uwadze zaspokojenie przyszłych potrzeb w zakresie mobilności w oparciu o solidne i stabilne finansowanie systemu kolei. Strategia obejmuje okres co najmniej pięciu lat i podlega przedłużeniu na dalsze okresy.	Państwa członkowskie rozwijają krajową infrastrukturę kolejową, uwzględniając w miarę potrzeb ogólne potrzeby Unii <u>oraz gwarantując bezpieczeństwo, interoperacyjność i usunięcie wszelkiego rodzaju przeszkód w transporcie kolejowym między poszczególnymi regionami państw członkowskich, by w ten sposób stworzyć prawdziwy i skuteczny jednolity rynek</u> . W tym celu ogłaszają w terminie dwóch lat od wejścia w życie niniejszej dyrektywy <u>i po konsultacjach z odpowiednimi jednostkami samorządu terytorialnego</u> strategię rozwoju infrastruktury kolejowej, mając na uwadze zaspokojenie przyszłych potrzeb w zakresie mobilności w oparciu o solidne i stabilne finansowanie systemu kolei. Strategia obejmuje okres co najmniej pięciu lat i podlega przedłużeniu na dalsze okresy. <u>Odpowiednie jednostki samorządu terytorialnego mogą również przedłożyć państwu własną długoterminową strategię rozwoju infrastruktury kolejowej.</u>

Uzasadnienie

Państwa członkowskie powinny mieć obowiązek konsultowania się z władzami lokalnymi w ramach opracowywania krajowej strategii rozwoju infrastruktury kolejowej. Ponadto władze te powinny mieć możliwość opracowywania lokalnej strategii rozwoju infrastruktury kolejowej w perspektywie co najmniej 5 lat.

Poprawka 3

Art. 30 ust. 3

Tekst zaproponowany przez Komisję	Poprawka KR-u
Państwa członkowskie konsultują się z zainteresowanymi stronami przynajmniej miesiąc przed podpisaniem umowy i publikują umowę w terminie jednego miesiąca od jej zawarcia.	Państwa członkowskie konsultują się z zainteresowanymi stronami, <u>w tym z jednostkami samorządu terytorialnego</u> , przynajmniej miesiąc przed podpisaniem umowy i publikują umowę w terminie jednego miesiąca od jej zawarcia.

Uzasadnienie

Należy wyraźnie zaznaczyć włączenie władz lokalnych do negocjacji w sprawie wieloletnich umów dotyczących finansowania, które będą mieć wpływ na stan sieci kolejowej na ich obszarze.

Poprawka 4

Art. 31 ust. 5

Tekst zaproponowany przez Komisję	Poprawka KR-u
W przypadku gdy na mocy przepisów unijnych dotyczących drogowego przewozu towarów dopuszcza się pobieranie opłat za koszty skutków hałasu, opłaty za infrastrukturę modyfikuje się w celu uwzględnienia kosztów hałasu powodowanego przez prowadzenie ruchu pociągów zgodnie z załącznikiem VIII pkt 2.	W przypadku gdy na mocy przepisów unijnych dotyczących drogowego przewozu towarów dopuszcza się pobieranie opłat za koszty skutków hałasu, opłaty za infrastrukturę modyfikuje się w celu uwzględnienia kosztów hałasu powodowanego przez prowadzenie ruchu pociągów zgodnie z załącznikiem VIII pkt 2. <u>Oplaty za korzystanie z infrastruktury pobierane w odniesieniu do towarowych przewozów kolejowych powinny – przy zachowaniu równych warunków konkurencji dla wszystkich rodzajów transportu – uwzględniać koszty skutków hałasu powodowanego przez prowadzenie ruchu pociągów i dodatkowe koszty wyposażenia wagonów towarowych w urządzenia służące do zmniejszenia hałasu, zgodnie z załącznikiem VIII pkt 2. Procedura ta może zostać dostosowana lub zniesiona, gdy nie wnosi już stosownego wkładu w ograniczanie hałasu. Lokomotywy powinny zostać w niej uwzględnione, gdy pozwoli na to stan zaawansowania koniecznych jeszcze analiz.</u>

Uzasadnienie

Do wymogów art. 31 trzeba dodać żądanie, by w systemie opłat za korzystanie z infrastruktury, uzależnionych od emitowanego hałasu, obok zewnętrznych kosztów skutków hałasu uwzględniać także ważne dla uzyskania odpowiedniego efektu zachęty koszty modernizacji wagonów towarowych i lokomotyw.

Poprawka 5

Art. 47 ust. 5

Tekst zaproponowany przez Komisję	Poprawka KR-u
Znaczenie przewozów towarów, w szczególności międzynarodowych przewozów towarów, jest traktowane z właściwą uwagą przy wyznaczaniu kryteriów priorytetów.	Znaczenie przewozów towarów, w szczególności międzynarodowych przewozów towarów <u>i przewozów na trasach stanowiących połączenia lądowe portów morskich</u> , jest traktowane z właściwą uwagą przy wyznaczaniu kryteriów priorytetów.

Uzasadnienie

Transport towarów z portów morskich do odbiorców na kontynencie i odwrotnie stanowi ponadprzeciętne obciążenie na niektórych odcinkach tras. Uwzględnienie tych przewozów przy wyznaczaniu kryteriów priorytetów może pomóc zaradzić temu problemowi i lepiej połączyć porty z resztą kraju.

Poprawka 6

Załącznik I

Tekst zaproponowany przez Komisję	Poprawka KR-u
<p>Wykaz pozycji infrastruktury kolejowej</p> <p>W skład infrastruktury wchodzi następujące pozycje, pod warunkiem, że tworzą część nawierzchni kolejowej, łącznie z bocznicami, lecz bez linii znajdujących się w warsztatach naprawczych taboru kolejowego, zajezdniach i lokomotywniach, oraz prywatne linie kolejowe miejscowe i bocznice:</p> <ul style="list-style-type: none"> — powierzchnia gruntów; — tory i podtorze, w szczególności nasypy, przekopy, systemy kanałów odwadniających i rowów, rowy murowane, przepusty, ściany osłonowe, roślinność posadzona w celu ochrony zboczy itd.; perony pasażerskie i towarowe; drogi i przejścia równoległe; mury ogrodzające, żywopłoty, ogrodzenia; pasy przeciwpożarowe; aparatura do punktów grzewczych; skrzyżowania itd.; osłony przeciwnieogwe; — obiekty inżynieryjne: mosty, przepusty i inne wiadukty, tunele, pokryte przekopy i inne przejścia podziemne; mury oporowe i budowle służące ochronie przed lawinami oraz spadającymi skałami itd.; — przejazdy kolejowe, w tym urządzenia służące zapewnieniu bezpieczeństwa ruchu drogowego; — nadbudowy, w tym tory, szyny z rowkiem, i szyny prowadzące; podkłady kolejowe i wiązania wzdłużne, drobny osprzęt nawierzchni kolejowej, podsypka, w tym odpryski skalne i piasek; punkty, skrzyżowania itd.; obrotnice i przesuwnice (z wyjątkiem zastrzeżonych wyłącznie dla lokomotyw); — drogi dojazdowe dla pasażerów i towarów, w tym drogi dostępu; — urządzenia zabezpieczające, sygnalizacyjne i łącznościowe na szlaku, w stacjach i stacjach rozrządowych, w tym urządzenia służące do wytwarzania, przetwarzania i dystrybucji prądu elektrycznego do celów sygnalizacji i łączności; budynki, w których takie urządzenia lub instalacje się znajdują; hamulce torowe; — urządzenia sygnalizacyjne świetlne do celów ruchu kolejowego i bezpieczeństwa; — urządzenia przetwarzania i rozdziału energii elektrycznej dla potrzeb transportu: podstacje, kable zasilające między podstacjami i przewodami jezdny, zawieszania łańcuchowe sieci trakcyjnej; trzecia szyna z podporami; — budynki wykorzystywane przez dział infrastruktury. 	<p>Wykaz pozycji infrastruktury kolejowej</p> <p>W skład infrastruktury wchodzi następujące pozycje, pod warunkiem, że tworzą część nawierzchni kolejowej, łącznie z bocznicami, lecz bez linii znajdujących się w warsztatach naprawczych taboru kolejowego, zajezdniach i lokomotywniach, oraz prywatne linie kolejowe miejscowe i bocznice:</p> <ul style="list-style-type: none"> — powierzchnia gruntów; — tory i podtorze, w szczególności nasypy, przekopy, systemy kanałów odwadniających i rowów, rowy murowane, przepusty, ściany osłonowe, roślinność posadzona w celu ochrony zboczy itd.; perony pasażerskie i towarowe; drogi i przejścia równoległe; mury ogrodzające, żywopłoty, ogrodzenia; pasy przeciwpożarowe; aparatura do punktów grzewczych; skrzyżowania itd.; osłony przeciwnieogwe; — obiekty inżynieryjne: mosty, przepusty i inne wiadukty, tunele, pokryte przekopy i inne przejścia podziemne; mury oporowe i budowle służące ochronie przed lawinami oraz spadającymi skałami itd.; — przejazdy kolejowe, w tym urządzenia służące zapewnieniu bezpieczeństwa ruchu drogowego; — nadbudowy, w tym tory, szyny z rowkiem, i szyny prowadzące; podkłady kolejowe i wiązania wzdłużne, drobny osprzęt nawierzchni kolejowej, podsypka, w tym odpryski skalne i piasek; punkty, skrzyżowania itd.; obrotnice i przesuwnice (z wyjątkiem zastrzeżonych wyłącznie dla lokomotyw); — drogi dojazdowe dla pasażerów i towarów, w tym drogi dostępu; — urządzenia zabezpieczające, sygnalizacyjne i łącznościowe na szlaku, w stacjach i stacjach rozrządowych, w tym urządzenia służące do wytwarzania, przetwarzania i dystrybucji prądu elektrycznego do celów sygnalizacji i łączności; budynki, w których takie urządzenia lub instalacje się znajdują; hamulce torowe; — urządzenia sygnalizacyjne świetlne do celów ruchu kolejowego i bezpieczeństwa; — urządzenia przetwarzania i rozdziału energii elektrycznej dla potrzeb transportu: podstacje, kable zasilające między podstacjami i przewodami jezdny, zawieszania łańcuchowe sieci trakcyjnej; trzecia szyna z podporami; — budynki wykorzystywane przez dział infrastruktury; — <u>dworce kolejowe i ich elementy, łącznie z przyległymi udogodnieniami, takimi jak poczekalnie i sklepy dla podróżnych, toalety dworcowe, punkty i automaty do sprzedaży biletów, biura turystyczne czy punkty informacyjne dla podróżnych.</u>

Uzasadnienie

W załączniku I należy ująć związane z ruchem elementy dworców kolejowych.

Poprawka 7

Załącznik III

Tekst zaproponowany przez Komisję	Poprawka KR-u
Usługi, które mają być świadczone na rzecz przedsiębiorstw kolejowych (o których mowa w art. 13)	Usługi, które mają być świadczone na rzecz przedsiębiorstw kolejowych (o których mowa w art. 13)
1. Minimalny pakiet dostępu obejmuje <input checked="" type="checkbox"/> obejmuje <input checked="" type="checkbox"/> :	1. Minimalny pakiet dostępu obejmuje <input checked="" type="checkbox"/> obejmuje <input checked="" type="checkbox"/> :
<ul style="list-style-type: none"> a) realizację <input checked="" type="checkbox"/> wniosków o alokację <input checked="" type="checkbox"/> zamówień zdolności przepustowej infrastruktury <input checked="" type="checkbox"/> kolejowej <input checked="" type="checkbox"/>. b) uprawnienie do użytkowania infrastruktury, która jest przyznana; c) korzystanie z punktów i węzłów kolejowych; d) sterowanie ruchem pociągów, w tym sygnalizację, kontrolę, odprawianie i łączność, oraz dostarczanie informacji o ruchu pociągów; e) korzystanie z urządzeń zasilania w prąd trakcyjny, jeżeli są one dostępne; f) urządzenia zaopatrzenia w paliwo, jeśli są dostępne; g) wszystkie pozostałe informacje wymagane do wdrożenia lub prowadzenia przewozów, dla których została przyznana zdolność przepustowa. 	<ul style="list-style-type: none"> a) realizację <input checked="" type="checkbox"/> wniosków o alokację <input checked="" type="checkbox"/> zamówień zdolności przepustowej infrastruktury <input checked="" type="checkbox"/> kolejowej <input checked="" type="checkbox"/>. b) uprawnienie do użytkowania infrastruktury, która jest przyznana; c) korzystanie z punktów i węzłów kolejowych; d) sterowanie ruchem pociągów, w tym sygnalizację, kontrolę, odprawianie i łączność, oraz dostarczanie informacji o ruchu pociągów; e) korzystanie z urządzeń zasilania w prąd trakcyjny, jeżeli są one dostępne; f) urządzenia zaopatrzenia w paliwo, jeśli są dostępne; g) wszystkie pozostałe informacje wymagane do wdrożenia lub prowadzenia przewozów, dla których została przyznana zdolność przepustowa;
<p><u>h) informacje pozwalające na orientację i dostęp do usług na stacjach pasażerskich i w obrębie ich budynków.</u></p>	<p><u>h) informacje pozwalające na orientację i dostęp do usług na stacjach pasażerskich i w obrębie ich budynków.</u></p>
2. Dostęp \Leftrightarrow przyznaje się również \Leftrightarrow w celu obsługi urządzeń <input checked="" type="checkbox"/> do obiektów infrastruktury usługowej <input checked="" type="checkbox"/> i dostarczania usług \Leftrightarrow w następujących obiektach \Leftrightarrow obejmuje :	2. Dostęp \Leftrightarrow przyznaje się również \Leftrightarrow w celu obsługi urządzeń <input checked="" type="checkbox"/> do obiektów infrastruktury usługowej <input checked="" type="checkbox"/> i dostarczania usług \Leftrightarrow w następujących obiektach \Leftrightarrow obejmuje :
<ul style="list-style-type: none"> a) korzystanie ze sprzętu zasilania w prąd trakcyjny, jeżeli jest on dostępny; b) urządzenia zaopatrzenia w paliwo; a) stacje pasażerskie, ich budynki i inne urządzenia \Leftrightarrow, w tym informacja dla podróżnych i sprzedaż biletów \Leftrightarrow; b) terminale towarowe; c) stacje rozrządowe; d) urządzenia do formowania składów pociągów; e) tory postojowe; f) utrzymanie i inne urządzenia techniczne; g) kolejowe urządzenia portowe; h) instalacje pomocnicze, w tym urządzenia do przeciągania wagonów. 	<ul style="list-style-type: none"> a) korzystanie ze sprzętu zasilania w prąd trakcyjny, jeżeli jest on dostępny; b) urządzenia zaopatrzenia w paliwo; a) stacje pasażerskie, ich budynki i inne urządzenia \Leftrightarrow, w tym informacja dla podróżnych i sprzedaż biletów \Leftrightarrow; b) terminale towarowe; c) stacje rozrządowe; d) urządzenia do formowania składów pociągów; e) tory postojowe; f) utrzymanie i inne urządzenia techniczne; g) kolejowe urządzenia portowe; h) instalacje pomocnicze, w tym urządzenia do przeciągania wagonów;
	i) <u>system dystrybucji biletów.</u>

Tekst zaproponowany przez Komisję	Poprawka KR-u
<p>3. Usługi dodatkowe mogą obejmować:</p> <p>a) prąd trakcyjny ⇔, za który opłaty są podawane na fakturach oddzielnie od opłat za użytkowanie urządzeń zasilania w prąd trakcyjny ⇔;</p> <p>b) podgrzewanie składów pociągów pasażerskich;</p> <p>c) dostawę paliwa, ⇔ za które opłaty są podawane na fakturach oddzielnie od opłat za użytkowanie urządzeń zaopatrzenia w paliwo ⇔ , prace manewrowe i wszystkie pozostałe świadczone usługi w związku z wyżej wspomnianym dostępem w celu obsługi urządzeń;</p> <p>d) kontrakty dopasowane do indywidualnych potrzeb klienta na:</p> <ul style="list-style-type: none"> — sprawowanie kontroli nad transportem ładunków niebezpiecznych, — udzielanie pomocy w prowadzeniu pociągów nadzwyczajnych. <p>4. Usługi pomocnicze mogą obejmować:</p> <p>a) dostęp do sieci telekomunikacyjnych;</p> <p>b) dostarczanie uzupełniających informacji;</p> <p>c) kontrolę techniczną taboru.</p>	<p>3. Usługi dodatkowe mogą obejmować:</p> <p>a) prąd trakcyjny ⇔, za który opłaty są podawane na fakturach oddzielnie od opłat za użytkowanie urządzeń zasilania w prąd trakcyjny ⇔;</p> <p>b) podgrzewanie składów pociągów pasażerskich;</p> <p>c) dostawę paliwa, ⇔ za które opłaty są podawane na fakturach oddzielnie od opłat za użytkowanie urządzeń zaopatrzenia w paliwo ⇔ , prace manewrowe i wszystkie pozostałe świadczone usługi w związku z wyżej wspomnianym dostępem w celu obsługi urządzeń;</p> <p>d) kontrakty dopasowane do indywidualnych potrzeb klienta na:</p> <ul style="list-style-type: none"> — sprawowanie kontroli nad transportem ładunków niebezpiecznych, — udzielanie pomocy w prowadzeniu pociągów nadzwyczajnych. <p>4. Usługi pomocnicze mogą obejmować:</p> <p>a) dostęp do sieci telekomunikacyjnych;</p> <p>b) dostarczanie uzupełniających informacji;</p> <p>c) kontrolę techniczną taboru.</p>

Uzasadnienie

Informacje pozwalające podróżującym na orientację i dostęp do usług na stacji nie mogą być zapewniane oddzielnie przez poszczególnych przewoźników, ponieważ szkodziłoby to spójności i czytelności takich informacji. Zachowanie ujednoliconych i wspólnych środków informacji gwarantuje operatorom dobrą widoczność ich usług i pozwala uniknąć problemów związanych z podziałem ogólnej przestrzeni dla pasażerów i tablic informacyjnych.

Poprawka 8

Załącznik VIII

Tekst zaproponowany przez Komisję	Poprawka KR-u
<p>2. Opłaty zróżnicowane w zależności od powodowanego hałasu, o których mowa w art. 31 ust. 5, spełniają poniższe wymogi:</p> <p>a) Opłatę różnicuje się, aby odzwierciedlała skład pociągu zestawionego z pojazdów nieprzekraczających dopuszczalnych poziomów hałasu określonych w decyzji Komisji 2006/66/WE (TSI Hałas).</p> <p>b) Wagony towarowe traktuje się priorytetowo.</p> <p>c) Zróżnicowanie według poziomów hałasu powodowanego przez wagony towarowe umożliwi zwrot w rozsądnym czasie inwestycji polegającej na wyposażeniu wagonów w najbardziej efektywny pod względem ekonomicznym i dostępny system hamowania o niskim poziomie hałasu.</p>	<p>2. Opłaty zróżnicowane w zależności od powodowanego hałasu, o których mowa w art. 31 ust. 5, spełniają poniższe wymogi:</p> <p>a) Opłatę różnicuje się, aby odzwierciedlała skład pociągu zestawionego z pojazdów nieprzekraczających dopuszczalnych poziomów hałasu określonych w decyzji Komisji 2006/66/WE (TSI Hałas).</p> <p>b) Wagony towarowe traktuje się priorytetowo. <u>Opłaty zróżnicowane w zależności od powodowanego hałasu mogą być pobierane wyłącznie w przypadku wagonów towarowych.</u></p> <p>c) Zróżnicowanie według poziomów hałasu powodowanego przez wagony towarowe umożliwi zwrot w rozsądnym czasie inwestycji polegającej na wyposażeniu wagonów w najbardziej efektywny pod względem ekonomicznym i dostępny system hamowania o niskim poziomie hałasu.</p>

Tekst zaproponowany przez Komisję	Poprawka KR-u
<p>d) Ponadto można uwzględnić takie elementy zróżnicowania opłat jak:</p> <p>i) pora emisji hałasu, szczególnie noc,</p> <p>ii) skład pociągu mający wpływ na poziom emisji hałasu,</p> <p>iii) podatność obszaru, którego dotyczą emisje lokalne,</p> <p>iv) dodatkowe kategorie emisji hałasu znacznie niższe niż kategoria, o której mowa w ppkt a).</p>	<p>d) Ponadto można uwzględnić takie elementy zróżnicowania opłat jak:</p> <p>i) pora emisji hałasu, szczególnie noc,</p> <p>ii) skład pociągu mający wpływ na poziom emisji hałasu,</p> <p>iii) podatność obszaru, którego dotyczą emisje lokalne,</p> <p>iv) dodatkowe kategorie emisji hałasu znacznie niższe niż kategoria, o której mowa w ppkt a).</p>

Uzasadnienie

Celem wniosku dotyczącego dyrektywy jest zapewnienie, by w transporcie kolejowym pobieranie opłat za koszty zewnętrzne spowodowane hałasem było możliwe tylko wtedy, gdy możliwe jest ich pobieranie także w transporcie drogowym. Tylko w ten sposób można zapewnić równe warunki konkurencji dla transportu kolejowego i drogowego.

Tego zamiaru nie uda się jednak zrealizować, jeśli definicja ruchu pociągów powodującego hałas, którego skutki mogą, zgodnie z tą zasadą, być uwzględniane w opłatach za infrastrukturę jako koszt zewnętrzny, może wprowadzać w błąd. Art. 31 ust. 5 odsyła do załącznika VIII ust. 2. Tam (lit. a) w przypadku emisji, które można uwzględniać w opłatach, widnieje odesłanie do decyzji Komisji 2006/66/WE (TSI Hałas), Dz.U. L 37 z 8.2.2006. Podane w załączniku do tej decyzji wartości dopuszczalne hałasu odnoszą się jednak nie tylko do wagonów towarowych, ale m.in. także do wagonów osobowych.

Wynika stąd, że koszty zewnętrzne związane z hałasem mogą być pobierane także w przypadku kolejowych przewozów pasażerskich. W transporcie drogowym natomiast możliwe jest ich pobieranie tylko w przypadku transportu towarów, ale nie osób.

Poprawka ma na celu przywrócenie równych warunków konkurencji.

Bruksela, 28 stycznia 2011 r.

Przewodnicząca
Komitetu Regionów
Mercedes BRESSO