

III

(Akty przygotowawcze)

RADA

STANOWISKO RADY (UE) NR 20/2016 W PIERWSZYM CZYTANIU

w sprawie przyjęcia dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającej dyrektywę 2012/34/UE w odniesieniu do otwarcia rynku krajowych kolejowych przewozów pasażerskich oraz zarządzania infrastrukturą kolejową

Przyjęte przez Radę w dniu 17 października 2016 r.

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

(2016/C 431/01)

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

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

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

po przekazaniu projektu aktu ustawodawczego parlamentom narodowym,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego ⁽¹⁾,

uwzględniając opinię Komitetu Regionów ⁽²⁾,

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą ⁽³⁾,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE ⁽⁴⁾ ustanawia jednolity europejski obszar kolejowy ze wspólnymi zasadami dotyczącymi zarządzania przedsiębiorstwami kolejowymi i zarządcami infrastruktury, finansowania infrastruktury i pobierania opłat za infrastrukturę, warunków dostępu do infrastruktury kolejowej i przewozów kolejowych oraz nadzoru regulacyjnego nad rynkiem kolejowym. Utworzenie jednolitego europejskiego obszaru kolejowego powinno zostać osiągnięte poprzez rozszerzenie zasady otwartego dostępu do krajowych rynków kolejowych oraz zreformowanie zarządzania zarządcami infrastruktury w celu zapewnienia równego dostępu do infrastruktury.
- (2) Wzrost kolejowego ruchu pasażerskiego nie nadąza za rozwojem innych rodzajów transportu. Utworzenie jednolitego europejskiego obszaru kolejowego powinno przyczynić się do dalszego rozwoju transportu kolejowego jako wiarygodnej alternatywy dla innych rodzajów transportu. W tym kontekście ważne jest, aby ustawodawstwo ustanawiające jednolity europejski obszar kolejowy było skutecznie stosowane w wyznaczonych terminach.

⁽¹⁾ Dz.U. C 327 z 12.11.2013, s. 122.

⁽²⁾ Dz.U. C 356 z 5.12.2013, s. 92.

⁽³⁾ Stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 26 lutego 2014 r. (dotychczas nieopublikowane w Dzienniku Urzędowym) oraz stanowisko Rady w pierwszym czytaniu z dnia 17 października 2016 r. Stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia ... (dotychczas nieopublikowane w Dzienniku Urzędowym).

⁽⁴⁾ 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).

- (3) Unijne rynki kolejowych przewozów towarowych i międzynarodowych kolejowych przewozów pasażerskich otwarte dla konkurencji, odpowiednio, w latach 2007 i 2010, zgodnie z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2004/51/WE ⁽¹⁾ oraz dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2007/58/WE ⁽²⁾. Ponadto niektóre państwa członkowskie otworzyły na konkurencję również swoje rynki krajowych przewozów pasażerskich, wprowadzając prawa otwartego dostępu lub przetargi na zamówienia prowadzące do zawarcia umów o świadczenie usług publicznych. Takie otwarcie rynku powinno mieć pozytywny wpływ na funkcjonowanie jednolitego europejskiego obszaru kolejowego, prowadząc do lepszych usług dla użytkowników.
- (4) Szczególne wyłączenia z zakresu stosowania dyrektywy 2012/34/UE powinny umożliwić państwom członkowskim uwzględnienie szczególnych cech struktury i organizacji systemów kolejowych znajdujących się na ich terytorium przy zapewnieniu integralności jednolitego europejskiego obszaru kolejowego.
- (5) Eksploatacja infrastruktury kolejowej na sieci obejmuje sterowanie ruchem kolejowym. Dopóki linia jest wciąż eksploatowana, zarządca infrastruktury powinien zapewniać w szczególności, aby infrastruktura była odpowiednia do jej przeznaczenia.
- (6) W celu określenia, czy dane przedsiębiorstwo powinno zostać uznane za zintegrowane pionowo, należy stosować pojęcie kontroli w rozumieniu rozporządzenia Rady (WE) nr 139/2004 ⁽³⁾. W przypadku gdy zarządca infrastruktury i przedsiębiorstwo kolejowe są w pełni niezależni od siebie, ale oba podmioty są kontrolowane bezpośrednio przez państwo bez podmiotu pośredniczącego, należy uznać je za podmioty odrębne. Ministerstwo sprawujące kontrolę zarówno nad przedsiębiorstwem kolejowym, jak i nad zarządcą infrastruktury nie powinno być uznawane za podmiot pośredniczący.
- (7) Niniejsza dyrektywa wprowadza dodatkowe wymogi w celu zapewnienia niezależności zarządcy infrastruktury. Państwa członkowskie powinny mieć swobodę wyboru spośród różnych modeli organizacyjnych, od pełnego strukturalnego rozdzielenia do integracji pionowej, z zastrzeżeniem odpowiednich zabezpieczeń mających na celu zapewnienie bezstronności zarządcy infrastruktury w odniesieniu do podstawowych funkcji, zarządzania ruchem i planowania utrzymania. Państwa członkowskie powinny zapewnić, aby w granicach ustalonych ram pobierania opłat i alokacji zarządca infrastruktury posiadał niezależność organizacyjną i decyzyjną w odniesieniu do podstawowych funkcji.
- (8) W przedsiębiorstwach zintegrowanych pionowo należy zastosować zabezpieczenia w celu zapewnienia, aby inne podmioty prawne w ramach tych przedsiębiorstw nie miały decydującego wpływu na mianowania i zwolnienia osób odpowiedzialnych za podejmowanie decyzji w sprawie podstawowych funkcji. W tym kontekście państwa członkowskie powinny zapewnić istnienie procedur dotyczących skarg.
- (9) Państwa członkowskie powinny wprowadzić krajowe rozwiązania ramowe dla oceny konfliktu interesów. W tych ramach organ regulacyjny powinien uwzględniać wszelkie osobiste interesy finansowe, gospodarcze lub zawodowe, które mogłyby niewłaściwie wpłynąć na bezstronność zarządcy infrastruktury. W przypadku gdy zarządca infrastruktury i przedsiębiorstwo kolejowe są od siebie niezależni, fakt, że są bezpośrednio kontrolowani przez ten sam organ państwa członkowskiego nie powinien być traktowany jako powodujący konflikt interesów w rozumieniu niniejszej dyrektywy.
- (10) Podejmowanie decyzji przez zarządców infrastruktury w odniesieniu do alokacji tras pociągów oraz podejmowanie decyzji w odniesieniu do pobierania opłat za infrastrukturę są podstawowymi funkcjami niezbędnymi do zapewnienia sprawiedliwego i niedyskryminującego dostępu do infrastruktury kolejowej. Należy wprowadzić rygorystyczne zabezpieczenia w celu uniknięcia jakiegokolwiek bezprawnego nacisku w odniesieniu do decyzji podejmowanych przez zarządcę infrastruktury i dotyczących tych funkcji. Zabezpieczenia te powinny zostać dostosowane w celu uwzględnienia różnych struktur zarządzania podmiotami kolejowymi.
- (11) Należy również podjąć odpowiednie środki w celu zapewnienia wykonywania funkcji zarządzania ruchem i planowania utrzymania w sposób bezstronny, aby uniknąć jakichkolwiek zakłóceń konkurencji. W tych ramach zarządcy infrastruktury powinni zapewnić, aby przedsiębiorstwa kolejowe miały dostęp do odpowiednich informacji. W tym kontekście, w przypadku gdy zarządcy infrastruktury przyznali przedsiębiorstwom kolejowym szerszy dostęp do procesu zarządzania ruchem, taki dostęp powinien zostać przyznany na równych warunkach wszystkim zainteresowanym przedsiębiorstwom kolejowym.

⁽¹⁾ 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).

⁽²⁾ 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).

⁽³⁾ 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).

- (12) W przypadku gdy podstawowe funkcje są wykonywane przez niezależny organ pobierający opłaty lub organ alokujący, należy zapewnić bezstronność zarządcy infrastruktury w odniesieniu do funkcji zarządzania ruchem i utrzymania, bez konieczności przekazywania tych funkcji niezależnemu podmiotowi.
- (13) Organy regulacyjne powinny być uprawnione do monitorowania zarządzania ruchem i planowania odnawiania, a także monitorowania planowanych i nieplanowych prac utrzymaniowych w celu zapewnienia, aby nie prowadziły one do dyskryminacji.
- (14) Państwa członkowskie powinny co do zasady zapewnić, aby zarządcy infrastruktury byli odpowiedzialni za eksploatację, utrzymanie i odnawianie sieci oraz aby powierzono im rozwój infrastruktury kolejowej na tej sieci. W przypadku gdy funkcje te są zlecane różnym podmiotom, zarządca infrastruktury powinien jednak zachować uprawnienia nadzorcze i ponosić ostateczną odpowiedzialność za ich wykonywanie.
- (15) Zarządcy infrastruktury, którzy są częścią przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo, mogą zlecać w ramach tego przedsiębiorstwa funkcje inne niż podstawowe z zastrzeżeniem warunków określonych w niniejszej dyrektywie, pod warunkiem że nie powoduje to konfliktu interesów i że zagwarantowana jest poufność szczególnie chronionych informacji handlowych. Podstawowe funkcje nie powinny być zlecane jakimkolwiek innemu podmiotowi przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo, chyba że taki podmiot wykonuje wyłącznie podstawowe funkcje.
- (16) W stosownych przypadkach, w szczególności ze względu na efektywność, w tym również w przypadku partnerstw publiczno-prywatnych, funkcje zarządzania infrastrukturą można dzielić między różnych zarządców infrastruktury. Każdy z zarządców infrastruktury powinien ponosić pełną odpowiedzialność za wykonywane przez siebie funkcje.
- (17) Należy uniemożliwić dokonywanie transferów finansowych między zarządcą infrastruktury a przedsiębiorstwami kolejowymi, a w przedsiębiorstwach zintegrowanych pionowo – między zarządcą infrastruktury a jakimkolwiek innymi podmiotami prawnymi przedsiębiorstwa zintegrowanego, w przypadku gdy mogłyby one prowadzić do zakłócenia konkurencji na rynku, w szczególności w wyniku subsydiowania skrośnego.
- (18) Zarządcy infrastruktury mogą wykorzystywać dochody z działalności w zakresie zarządzania siecią infrastruktury, która to działalność wiąże się z wykorzystywaniem środków publicznych, do finansowania własnej działalności lub wypłat dywidend na rzecz inwestorów jako zwrotu z ich inwestycji w infrastrukturę kolejową. Wśród inwestorów tych mogą być państwo i udziałowcy lub akcjonariusze prywatni, ale nie przedsiębiorstwa, które są częścią przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo i które sprawują kontrolę zarówno nad przedsiębiorstwem kolejowym, jak i nad tym zarządcą infrastruktury. Dywidendy z działalności, która nie wiąże się z wykorzystywaniem środków publicznych, lub przychody z opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej mogą być również wykorzystywane przez przedsiębiorstwa, które są częścią przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo i które sprawują kontrolę zarówno nad przedsiębiorstwem kolejowym, jak i nad tym zarządcą infrastruktury.
- (19) Zasady pobierania opłat nie powinny wykluczać możliwości, aby dochody z opłat za infrastrukturę przepływały przez rachunki państwa.
- (20) W przypadkach gdy w ramach przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo zarządca infrastruktury nie posiada odrębnej osobowości prawnej i podstawowe funkcje są powierzane podmiotowi zewnętrznemu poprzez przypisanie ich niezależnemu organowi pobierającemu opłaty lub organowi alokującemu, odpowiednie przepisy dotyczące przejrzystości finansowej i niezależności zarządcy infrastruktury powinny być stosowane odpowiednio na poziomie niektórych działów w ramach przedsiębiorstwa.
- (21) W celu osiągnięcia skutecznego zarządzania siecią i efektywnego użytkowania infrastruktury należy zapewnić lepszą koordynację między zarządcami infrastruktury a przedsiębiorstwami kolejowymi poprzez zastosowanie odpowiednich mechanizmów koordynacji.
- (22) Z myślą o ułatwieniu wykonywaniu skutecznych i efektywnych przewozów kolejowych na terytorium Unii należy w oparciu o istniejące platformy ustanowić europejską sieć zarządców infrastruktury. Do celów uczestnictwa w tej sieci państwa członkowskie powinny mieć swobodę określania, który podmiot lub podmioty należy uznać za ich głównych zarządców infrastruktury.
- (23) Mając na uwadze zróżnicowanie sieci pod względem wielkości i zagęszczenia oraz różnorodność struktur organizacyjnych organów krajowych, lokalnych i regionalnych, a także ich własne doświadczenia związane z procesem otwierania rynku, państwa członkowskie powinny mieć wystarczającą elastyczność organizowania swoich sieci kolejowych w taki sposób, aby można było wykonywać usługi świadczone w warunkach otwartego dostępu i usługi świadczone na podstawie umów o świadczenie usług publicznych w celu zapewnienia wszystkim pasażerom łatwego dostępu do usług wysokiej jakości.

- (24) Przyznanie unijnym przedsiębiorstwom kolejowym prawa dostępu do infrastruktury kolejowej we wszystkich państwach członkowskich w celu wykonywania krajowych przewozów pasażerskich mogłoby mieć wpływ na organizację i finansowanie kolejowych przewozów pasażerskich świadczonych na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych. Państwa członkowskie – na podstawie decyzji właściwego organu regulacyjnego – powinny mieć możliwość ograniczania takiego prawa dostępu, w przypadku gdy prawo to zagrażałoby równowadze ekonomicznej tych umów o świadczenie usług publicznych.
- (25) Prawo przedsiębiorstw kolejowych do uzyskiwania dostępu do infrastruktury nie ma wpływu na możliwość udzielenia przez właściwe organy praw wyłącznych zgodnie z art. 3 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1370/2007⁽¹⁾ lub bezpośredniego udzielenia zamówienia prowadzącego do zawarcia umowy o świadczenie usług publicznych na warunkach określonych w art. 5 tego rozporządzenia. Istnienie takiej umowy o świadczenie usług publicznych nie powinno uprawniać państwa członkowskiego do ograniczania innym przedsiębiorstwom kolejowym prawa dostępu do danej infrastruktury kolejowej w celu świadczenia kolejowych przewozów pasażerskich, chyba że takie usługi zagrażałyby równowadze ekonomicznej umowy o świadczenie usług publicznych.
- (26) W następstwie wniosku złożonego przez zainteresowane strony organy regulacyjne powinny na podstawie obiektywnej analizy ekonomicznej ocenić, czy zagrożona byłaby równowaga ekonomiczna istniejących umów o świadczenie usług publicznych.
- (27) 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, a także spójna z procesem alokacji zdolności przepustowej infrastruktury.
- (28) Państwa członkowskie mogą nałożyć na prawo dostępu do infrastruktury szczególne warunki, aby umożliwić wdrożenie zintegrowanego systemu rozkładu jazdy krajowych kolejowych przewozów pasażerskich, pod warunkiem że zostanie zapewniony niedyskryminacyjny dostęp.
- (29) Rozwój infrastruktury kolejowej oraz poprawa jakości kolejowych przewozów pasażerskich są kluczowymi priorytetami w ramach promowania zrównoważonego systemu transportu i mobilności w Europie. W szczególności rozwój sieci kolei dużych prędkości może się przyczynić do stworzenia lepszych i szybszych połączeń między europejskimi ośrodkami gospodarczymi i kulturalnymi. Przewozy kolejami dużych prędkości łączą ludzi i rynki szybko i niezawodnie oraz w sposób przyjazny dla środowiska i efektywny kosztowo, a także sprzyjają zorientowaniu pasażerów na kolej. Szczególnie ważne jest zatem zachęcanie zarówno do publicznych, jak i do prywatnych inwestycji w infrastrukturę kolei dużych prędkości w celu stworzenia warunków sprzyjających dodatniemu zwrotowi z inwestycji, a także w celu zmaksymalizowania korzyści gospodarczych i społecznych wynikających z takich inwestycji. Państwa członkowskie powinny zachować możliwość wybierania różnych sposobów promowania zarówno inwestycji w infrastrukturę kolei dużych prędkości, jak i korzystania z linii dużych prędkości.
- (30) Aby umożliwić rozwój rynku przewozów pasażerów kolejami dużych prędkości i promowanie optymalnego wykorzystania istniejącej infrastruktury oraz aby wspierać konkurencyjność przewozów pasażerów kolejami dużych prędkości przynoszącą pozytywne skutki dla pasażerów, otwarty dostęp dla przewozów pasażerów kolejami dużych prędkości powinien być ograniczany wyłącznie w szczególnych okolicznościach oraz po dokonaniu obiektywnej analizy ekonomicznej przez organ regulacyjny.
- (31) W celu umożliwienia pasażerom dostępu do informacji niezbędnych do zaplanowania podróży oraz do rezerwowania biletów na terytorium Unii należy promować zintegrowane systemy informacji i systemy wspólnego biletu wypracowane przez rynek. Biorąc pod uwagę znaczenie promowania sprawnych systemów transportu publicznego, należy zachęcać przedsiębiorstwa kolejowe do prac nad rozwojem takich systemów, umożliwiających włączenie wariantów multimodalnych, transgranicznych i mobilności „od drzwi do drzwi”.
- (32) Systemy wspólnego biletu powinny być interoperacyjne i niedyskryminacyjne. Przedsiębiorstwa kolejowe powinny przyczyniać się do rozwoju takich systemów poprzez udostępnianie w sposób niedyskryminacyjny oraz w interoperacyjnym formacie wszystkich odnośnych danych niezbędnych do zaplanowania podróży oraz rezerwacji biletów. Państwa członkowskie powinny zapewnić, aby systemy takie nie dyskryminowały przedsiębiorstw kolejowych oraz uwzględniały konieczność zapewnienia poufności informacji handlowych, ochronę danych osobowych oraz zgodność z zasadami konkurencji. Komisja powinna monitorować rozwój takich systemów i składać sprawozdania w tej kwestii oraz, w stosownych przypadkach, przedstawiać wnioski ustawodawcze.

⁽¹⁾ 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) nr 1107/70 (Dz.U. L 315 z 3.12.2007, s. 1).

- (33) Państwa członkowskie powinny zapewnić, aby świadczenie przewozów kolejowych uwzględniało wymogi związane z zapewnianiem odpowiedniej ochrony socjalnej, przy jednoczesnym zapewnieniu płynnego przejścia w kierunku utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego. W związku z tym należy przestrzegać obowiązków powstałych zgodnie z prawem krajowym na podstawie wiążących układów zbiorowych lub układów zawartych między partnerami społecznymi, a także odpowiednich standardów socjalnych. Obowiązki te powinny pozostawać bez uszczerbku dla ustawodawstwa Unii w dziedzinie prawa socjalnego i prawa pracy. Komisja powinna aktywnie wspierać prace prowadzone w ramach sektorowego dialogu społecznego dotyczącego kolei.
- (34) W ramach trwającego przeglądu dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2007/59/WE ⁽¹⁾ Komisja powinna ocenić, czy konieczne są nowe akty ustawodawcze dotyczące przyznawania uprawnień kolejowemu personelowi pokładowemu.
- (35) Państwa członkowskie powinny mieć swobodę decydowania o odpowiednich strategiach finansowania w celu przyspieszenia wdrażania europejskiego systemu sterowania pociągami (ETCS), a w szczególności decydowania o tym, czy należy stosować różnicowanie opłat za dostęp do torów.
- (36) Zarządcy infrastruktury powinni współpracować w związku ze zdarzeniami lub wypadkami mającymi wpływ na ruch transgraniczny w celu wymiany wszelkich odnośnych informacji umożliwiających szybkie przywrócenie normalnego ruchu.
- (37) Aby umożliwić osiągnięcie celów jednolitego europejskiego obszaru kolejowego, organy regulacyjne powinny współpracować w celu zapewnienia niedyskryminującego dostępu do infrastruktury kolejowej.
- (38) W szczególności ważne jest, aby organy regulacyjne współpracowały ze sobą, w celu koordynowania swoich decyzji, z myślą o wyeliminowaniu niepewności prawa i zapewnieniu efektywności międzynarodowych przewozów kolejowych, w przypadku gdy kwestie związane z międzynarodowymi przewozami kolejowymi lub infrastrukturą kolejową eksploatowaną przez dwa kraje wymagają decyzji dwóch lub większej liczby organów regulacyjnych.
- (39) W ramach procesu otwierania krajowych rynków kolejowych na konkurencję poprzez przyznanie dostępu do sieci każdemu przedsiębiorstwu kolejowemu państwa członkowskie powinny dysponować wystarczającym okresem przejściowym, aby dostosować swoje prawo krajowe i struktury organizacyjne. W związku z tym państwa członkowskie powinny móc utrzymać swoje istniejące przepisy krajowe dotyczące dostępu do rynku do końca okresu przejściowego.
- (40) Zgodnie ze wspólną deklaracją polityczną z dnia 28 września 2011 r. państw członkowskich i Komisji dotyczącą dokumentów wyjaśniających ⁽²⁾, państwa członkowskie zobowiązały się do złożenia, w uzasadnionych przypadkach, wraz z powiadomieniem o transpozycji jednego lub większej liczby dokumentów wyjaśniających związku między elementami dyrektywy a odpowiadającymi im częściami krajowych instrumentów służących transpozycyjnych. W odniesieniu do niniejszej dyrektywy, ustawodawca uznaje, że przekazanie takich dokumentów jest uzasadnione,

PRZYMUJĄ NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

Artykuł 1

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

1) w art. 2 wprowadza się następujące zmiany:

a) ust. 3 wyrażenie wprowadzające otrzymuje brzmienie:

„3. Państwa członkowskie mogą wyłączyć z zakresu stosowania art. 7, 7a, 7b, 7c, 7d, 8 i 13 oraz rozdziału IV.”;

b) dodaje się ustępy w brzmieniu:

„3a. Państwa członkowskie mogą wyłączyć z zakresu stosowania art. 7, 7a, 7b, 7c, 7d i 8:

lokalne linie o niskim natężeniu ruchu i długości nieprzekraczającej 100 km, które są wykorzystywane do ruchu towarowego między linią główną a punktami załadunku i przeznaczenia transportu towarów na tych liniach, pod warunkiem że linie te są zarządzane przez podmioty inne niż główny zarządca infrastruktury oraz: a) linie te są wykorzystywane przez jednego przewoźnika towarowego albo b) podstawowe funkcje w odniesieniu do

⁽¹⁾ Dyrektywa 2007/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. w sprawie przyznawania uprawnień maszynistom prowadzącym lokomotywy i pociągi w obrębie systemu kolejowego Wspólnoty (Dz.U. L 315 z 3.12.2007, s. 51).

⁽²⁾ Dz.U. C 369 z 17.12.2011, s. 14.

tych linii wykonywane są przez podmiot, który nie jest kontrolowany przez jakiekolwiek przedsiębiorstwo kolejowe. W przypadku gdy istnieje tylko jeden przewoźnik towarowy, państwa członkowskie mogą również wyłączyć go ze stosowania rozdziału IV do czasu, gdy inny wnioskodawca zwróci się o przyznanie zdolności przepustowej. Niniejszy ustęp może być również stosowany w przypadku gdy linia wykorzystywana jest również, w ograniczonym zakresie, do przewozów pasażerskich. Państwa członkowskie informują Komisję o zamiarze wyłączenia takich linii ze stosowania art. 7, 7a, 7b, 7c, 7d i 8.

3b. Państwa członkowskie mogą wyłączyć z zakresu stosowania art. 7, 7a, 7b, 7c i 7d:

regionalne sieci o niskim natężeniu ruchu zarządzane przez podmiot inny niż główny zarządca infrastruktury i wykorzystywane do regionalnych przewozów pasażerskich wykonywanych przez jedno przedsiębiorstwo kolejowe inne niż dotychczasowe wiodące przedsiębiorstwo kolejowe państwa członkowskiego, do czasu przedstawienia wniosku o przyznanie zdolności przepustowej do obsługi przewozów pasażerskich na tej sieci, oraz pod warunkiem że przedsiębiorstwo to jest niezależne od jakiegokolwiek przedsiębiorstwa kolejowego wykonującego przewozy towarowe. Niniejszy ustęp może być również stosowany w przypadku gdy linia wykorzystywana jest również, w ograniczonym zakresie, do przewozów towarowych. Państwa członkowskie informują Komisję o zamiarze wyłączenia takich linii ze stosowania art. 7, 7a, 7b, 7c i 7d.”;

c) ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„4. Bez uszczerbku dla ust. 3 państwa członkowskie mogą wyłączyć z zakresu stosowania art. 8 ust. 3 lokalne i regionalne infrastruktury kolejowe, które nie mają jakiegokolwiek strategicznego znaczenia dla funkcjonowania rynku kolejowego, a także – z zakresu stosowania art. 7, 7a, 7c i rozdziału IV – lokalne infrastruktury kolejowe, które nie mają jakiegokolwiek strategicznego znaczenia dla funkcjonowania rynku kolejowego. Państwa członkowskie powiadamiają Komisję o zamiarze wyłączenia takich infrastruktur kolejowych. Komisja przyjmuje akty wykonawcze, w których decyduje, czy taka infrastruktura kolejowa może zostać uznana za niemającą strategicznego znaczenia. Podejmując taką decyzję, Komisja uwzględnia długość danych linii kolejowych, ich poziom wykorzystania oraz wielkość przewozów, na które może to mieć wpływ. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą doradczą, o której mowa w art. 62 ust. 2.”;

d) dodaje się ustęp w brzmieniu:

„8a. Na okres 10 lat po dniu ... [data wejścia w życie niniejszej dyrektywy zmieniającej (st11199/16)] państwa członkowskie mogą wyłączyć stosowanie rozdziałów II i IV niniejszej dyrektywy, z wyjątkiem art. 10, 13 i 56, do odizolowanych linii kolejowych krótszych niż 500 km i o szerokości torów innej niż szerokość torów głównej sieci krajowej, łączących z państwem trzecim, w którym unijne ustawodawstwo kolejowe nie ma zastosowania, i które są zarządzane przez zarządcę infrastruktury innego niż zarządca głównej sieci krajowej. Przedsiębiorstwa kolejowe działające wyłącznie na takich liniach mogą być wyłączone ze stosowania rozdziału II.

Takie wyłączenia mogą być odnawiane na okresy nieprzekraczające 5 lat. Nie później niż 12 miesięcy przed upływem okresu wyłączenia, państwo członkowskie, które zamierza odnowić wyłączenie, powiadamia o zamiarze odnowienia Komisję. Komisja sprawdza, czy warunki wyłączenia określone w akapicie pierwszym są nadal spełniane. Jeżeli warunki te nie są spełnione, Komisja przyjmuje akty wykonawcze, w których decyduje o zakończeniu wyłączenia. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą doradczą, o której mowa w art. 62 ust. 2.”;

e) dodaje się ustępy w brzmieniu:

„12. W przypadku gdy istnieje partnerstwo publiczno-prywatne zawarte przed dniem 16 czerwca 2015 r., a strona prywatna tego partnerstwa jest również przedsiębiorstwem kolejowym odpowiedzialnym za wykonywanie kolejowych przewozów pasażerskich na infrastrukturze, państwa członkowskie mogą nadal wyłączać taką stronę prywatną ze stosowania art. 7, 7a i 7d oraz ograniczać prawo do zapewniania pasażerom możliwości wsiadania i wysiadania w ramach przewozów prowadzonych przez przedsiębiorstwa kolejowe na tej samej infrastrukturze co przewozy pasażerskie prowadzone przez stronę prywatną w ramach partnerstwa publiczno-prywatnego.

13. Prywatni zarządcy infrastruktury, którzy są stroną partnerstwa publiczno-prywatnego zawartego przed dniem ... [data wejścia w życie niniejszej dyrektywy zmieniającej (st11199/16)] i którzy nie otrzymują środków publicznych, są wyłączeni ze stosowania art. 7d, pod warunkiem że pożyczki i gwarancje finansowe obsługiwane przez zarządcę infrastruktury nie przynoszą bezpośredniej lub pośredniej korzyści dla konkretnych przedsiębiorstw kolejowych.”;

2) w art. 3 wprowadza się następujące zmiany:

a) pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2) »zarządca infrastruktury« oznacza każdy podmiot lub przedsiębiorstwo, odpowiedzialne za eksploatację, utrzymanie i odnowienie infrastruktury kolejowej na sieci, a także za udział w jej rozwoju, zgodnie z zasadami określonymi przez państwo członkowskie w ramach jego ogólnej polityki rozwoju i finansowania infrastruktury;”;

b) dodaje się punkty w brzmieniu:

„2a) »rozwój infrastruktury kolejowej« oznacza planowanie sieci, planowanie finansowe i inwestycyjne, a także budowę i modernizację infrastruktury;

2b) »eksploatacja infrastruktury kolejowej« oznacza alokację tras pociągów, zarządzanie ruchem oraz pobieranie opłat za infrastrukturę;

2c) »utrzymanie infrastruktury kolejowej« oznacza prace mające służyć utrzymaniu stanu i zdolności istniejącej infrastruktury;

2d) »odnowienie infrastruktury kolejowej« oznacza większe prace wymienne na istniejącej infrastrukturze, niezmieniające jej całkowitych osiągnięć;

2e) »modernizacja infrastruktury kolejowej« oznacza większe prace modyfikacyjne wykonywane na infrastrukturze, poprawiające jej całkowite osiągnięcia;

2f) »podstawowe funkcje« zarządzania infrastrukturą oznaczają podejmowanie decyzji dotyczących alokacji tras pociągów, w tym zarówno określania, jak i oceny dostępności oraz alokacji poszczególnych tras pociągów, oraz podejmowanie decyzji dotyczących pobierania opłat za infrastrukturę, w tym ustalania i pobierania opłat, zgodnie z ramami pobierania opłat i ramami alokacji zdolności przepustowej ustanowionymi przez państwa członkowskie na mocy art. 29 i 39;”;

c) dodaje się punkty w brzmieniu:

„31) »przedsiębiorstwo zintegrowane pionowo« oznacza przedsiębiorstwo, w którym, w rozumieniu rozporządzenia Rady (WE) nr 139/2004 (*):

a) zarządca infrastruktury jest kontrolowany przez przedsiębiorstwo, które jednocześnie kontroluje jedno lub większą liczbę przedsiębiorstw kolejowych wykonujących przewozy kolejowe na sieci zarządcy infrastruktury;

b) zarządca infrastruktury jest kontrolowany przez jedno lub większą liczbę przedsiębiorstw kolejowych wykonujących przewozy kolejowe na sieci zarządcy infrastruktury; lub

c) jedno lub większa liczba przedsiębiorstw kolejowych wykonujących przewozy kolejowe na sieci zarządcy infrastruktury jest kontrolowana przez zarządcę infrastruktury.

Oznacza ono również przedsiębiorstwo składające się z odrębnych działów, które nie mają oddzielnej osobowości prawnej, w tym zarządcy infrastruktury i jednego lub większej liczby działów świadczących usługi przewozowe.

W przypadku gdy zarządca infrastruktury i przedsiębiorstwo kolejowe są w pełni niezależni od siebie, ale oba podmioty są kontrolowane bezpośrednio przez państwo członkowskie bez podmiotu pośredniczącego, nie uznaje się ich za przedsiębiorstwo zintegrowane pionowo do celów niniejszej dyrektywy;

32) »partnerstwo publiczno-prywatne« oznacza wiążącą umowę między organami publicznymi a jednym lub większą liczbą przedsiębiorstw innych niż główny zarządca infrastruktury w państwie członkowskim, w ramach której przedsiębiorstwa częściowo lub w całości budują lub finansują infrastrukturę kolejową, lub nabywają prawo do wykonywania którychkolwiek z funkcji wymienionych w pkt 2 w z góry ustalonym okresie. Umowa ta może przyjąć jakąkolwiek odpowiednią prawnie wiążącą formę przewidzianą w ustawodawstwie krajowym;

- 33) »zarząd« oznacza organ wyższego szczebla w przedsiębiorstwie sprawujący funkcje wykonawcze i administracyjne, odpowiedzialny za bieżące zarządzanie przedsiębiorstwem i odpowiadający za to zarządzanie;
- 34) »rada nadzorcza« oznacza organ najwyższego szczebla w przedsiębiorstwie wykonujący zadania nadzorcze, w tym sprawowanie kontroli nad zarządem i podejmowanie ogólnych decyzji strategicznych dotyczących przedsiębiorstwa;
- 35) »wspólny bilet« oznacza bilet lub bilety będące dowodem zawarcia umowy przewozu dotyczącej wykonania następujących po sobie przewozów kolejowych prowadzonych przez jedno lub większą liczbę przedsiębiorstw kolejowych;
- 36) »przewozy pasażerów kolejami dużych prędkości« oznaczają kolejowe przewozy pasażerskie wykonywane bez przystanków pośrednich pomiędzy dwoma miejscami położonymi w odległości większej niż 200 km od siebie, po specjalnie zbudowanych liniach dużych prędkości przystosowanych zasadniczo do prędkości równej lub większej niż 250 km/h, i wykonywane średnio z taką prędkością.

(*) 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).”;

3) art. 6 ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Do celów niniejszego artykułu państwa członkowskie, które stosują art. 7a ust. 3, zobowiązują przedsiębiorstwo, aby było zorganizowane w odrębne działy, które nie mają odrębnej osobowości prawnej, w ramach jednego przedsiębiorstwa.”;

4) art. 7 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 7

Niezależność zarządcy infrastruktury

1. Państwa członkowskie zapewniają, aby zarządca infrastruktury był odpowiedzialny za eksploatację, utrzymanie i odnowienie sieci oraz aby powierzono mu rozwój infrastruktury kolejowej na tej sieci zgodnie z prawem krajowym.

Państwa członkowskie zapewniają, aby żaden z innych podmiotów prawnych wchodzących w skład przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo nie miał decydującego wpływu na decyzje podejmowane przez zarządcę infrastruktury w odniesieniu do podstawowych funkcji.

Państwa członkowskie zapewniają, aby członkowie rady nadzorczej i zarządu zarządcy infrastruktury, a także kadra zarządzająca bezpośrednio przed nimi odpowiadająca, działali w sposób niedyskryminacyjny i aby na ich bezstronność nie miał wpływu jakikolwiek konflikt interesów.

2. Państwa członkowskie zapewniają, aby zarządca infrastruktury był zorganizowany jako podmiot prawnie odrębny od wszelkich przedsiębiorstw kolejowych oraz, w przypadku przedsiębiorstw zintegrowanych pionowo, od wszelkich innych podmiotów prawnych wchodzących w skład przedsiębiorstwa.

3. Państwa członkowskie zapewniają, aby te same osoby nie mogły być jednocześnie mianowane ani zatrudnione:

- a) jako członkowie zarządu zarządcy infrastruktury i jako członkowie zarządu przedsiębiorstwa kolejowego;
- b) jako osoby odpowiedzialne za podejmowanie decyzji w sprawie podstawowych funkcji i jako członkowie zarządu przedsiębiorstwa kolejowego;
- c) w przypadku gdy istnieje rada nadzorcza – jako członkowie rady nadzorczej zarządcy infrastruktury i jako członkowie rady nadzorczej przedsiębiorstwa kolejowego;
- d) jako członkowie rady nadzorczej przedsiębiorstwa, które jest częścią przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo i które sprawuje kontrolę zarówno nad przedsiębiorstwem kolejowym, jak i nad zarządcą infrastruktury, oraz jako członkowie zarządu zarządcy infrastruktury.

4. W przedsiębiorstwach zintegrowanych pionowo członkowie zarządu zarządcy infrastruktury i osoby odpowiedzialne za podejmowanie decyzji w sprawie podstawowych funkcji nie mogą otrzymywać od jakichkolwiek podmiotów prawnych w ramach tego przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo jakiegokolwiek wynagrodzenia uzależnionego od wyników ani nie mogą otrzymywać jakichkolwiek premii zasadniczo związanych z wynikami finansowymi konkretnych przedsiębiorstw kolejowych. Można jednak oferować im zachęty związane z ogólnym funkcjonowaniem systemu kolejowego.

5. W przypadku gdy różne podmioty w ramach przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo mają wspólne systemy informatyczne, dostęp do informacji szczególnie chronionych dotyczących podstawowych funkcji musi być ograniczony do upoważnionego personelu zarządcy infrastruktury. Informacje szczególnie chronione nie mogą być przekazywane innym podmiotom w ramach przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo.

6. Przepisy ust. 1 niniejszego artykułu pozostają bez uszczerbku dla praw decyzyjnych państw członkowskich w odniesieniu do rozwoju i finansowania infrastruktury kolejowej oraz kompetencji państw członkowskich w odniesieniu do finansowania infrastruktury i pobierania opłat za infrastrukturę, a także alokacji zdolności przepustowej, zgodnie z art. 4 ust. 2 oraz art. 8, 29 i 39.”;

5) dodaje się artykuły w brzmieniu:

„Artykuł 7a

Niezależność podstawowych funkcji

1. Państwa członkowskie zapewniają, aby zarządca infrastruktury miał organizacyjną i decyzyjną niezależność w granicach określonych w art. 4 ust. 2 oraz art. 29 i 39, w odniesieniu do podstawowych funkcji.

2. Do celów stosowania ust. 1 państwa członkowskie zapewniają w szczególności, aby:

a) przedsiębiorstwo kolejowe ani jakikolwiek inny podmiot prawny nie wywierały decydującego wpływu na zarządcę infrastruktury w związku z podstawowymi funkcjami, bez uszczerbku dla roli państw członkowskich w zakresie określania ram pobierania opłat i ram alokacji zdolności przepustowej oraz szczegółowych przepisów dotyczących pobierania opłat zgodnie z art. 29 i 39;

b) przedsiębiorstwo kolejowe ani jakikolwiek inny podmiot prawny w ramach tego przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo nie miały decydującego wpływu na mianowanie i zwalnianie osób odpowiedzialnych za podejmowanie decyzji dotyczących podstawowych funkcji;

c) mobilność osób odpowiedzialnych za podstawowe funkcje nie prowadziła do konfliktów interesów.

3. Państwa członkowskie mogą zdecydować, że pobieranie opłat za infrastrukturę i alokacja tras są dokonywane przez organ pobierający opłaty lub organ alokujący, które są niezależne w zakresie ich formy prawnej, organizacji i podejmowania decyzji od jakiegokolwiek przedsiębiorstwa kolejowego. W takim przypadku państwa członkowskie mogą zdecydować o niestosowaniu przepisów art. 7 ust. 2 oraz art. 7 ust. 3 lit. c) i d).

Art. 7 ust. 3 lit. a) oraz art. 7 ust. 4 stosuje się odpowiednio do kierowników działów odpowiedzialnych za zarządzanie infrastrukturą i wykonywanie przewozów kolejowych.

4. Przepisy niniejszej dyrektywy odnoszące się do podstawowych funkcji zarządcy infrastruktury stosuje się do niezależnego organu pobierającego opłaty lub organu alokującego.

Artykuł 7b

Bezstronność zarządcy infrastruktury w odniesieniu do zarządzania ruchem i planowania utrzymania

1. Państwa członkowskie zapewniają, aby funkcje zarządzania ruchem i planowania utrzymania były sprawowane w sposób przejrzysty i niedyskryminacyjny oraz aby osoby odpowiedzialne za podejmowanie decyzji w odniesieniu do tych funkcji nie znajdowały się w sytuacji jakiegokolwiek konfliktu interesów.

2. W odniesieniu do zarządzania ruchem, państwa członkowskie zapewniają, aby przedsiębiorstwa kolejowe – w przypadku zakłóceń, które ich dotyczą – miały pełny i terminowy dostęp do odpowiednich informacji. W przypadku gdy zarządca infrastruktury przyznaje szerszy dostęp do procesu zarządzania ruchem, dokonuje tego w odniesieniu do zainteresowanych przedsiębiorstw kolejowych w sposób przejrzysty i niedyskryminacyjny.

3. W odniesieniu do długoterminowego planowania większych prac w zakresie utrzymania lub odnowienia infrastruktury kolejowej, zarządca infrastruktury konsultuje się z wnioskodawcami i w jak największym stopniu uwzględnia zgłoszone wątpliwości.

Planowania prac w zakresie utrzymania dokonuje zarządca infrastruktury w sposób niedyskryminacyjny.

Artykuł 7c

Zlecenie i współdzielenie funkcji zarządcy infrastruktury

1. O ile nie występuje jakikolwiek konflikt interesów oraz zagwarantowana jest poufność szczególnie chronionych informacji handlowych, zarządca infrastruktury może:

- a) zlecić wykonywanie funkcji innemu podmiotowi, pod warunkiem że nie jest on przedsiębiorstwem kolejowym, nie kontroluje przedsiębiorstwa kolejowego ani nie jest kontrolowany przez przedsiębiorstwo kolejowe. W ramach przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo podstawowe funkcje nie mogą być zlecane jakimkolwiek innemu podmiotowi przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo, chyba że taki podmiot wykonuje wyłącznie podstawowe funkcje;
- b) zlecić wykonanie prac i powiązanych zadań w zakresie rozwoju, utrzymania i odnowienia infrastruktury kolejowej przedsiębiorstwem kolejowym lub spółkom, które kontrolują to przedsiębiorstwo kolejowe lub są kontrolowane przez to przedsiębiorstwo kolejowe.

Zarządca infrastruktury zachowuje uprawnienia nadzorcze w odniesieniu do wykonywania funkcji opisanych w art. 3 ust. 2 i ponosi za to ostateczną odpowiedzialność. Każdy podmiot wykonujący podstawowe funkcje musi przestrzegać art. 7, 7a, 7b i 7d.

2. Na zasadzie odstępstwa od art. 7 ust. 1 funkcje zarządzania infrastrukturą mogą być wykonywane przez różnych zarządców infrastruktury, w tym strony umów o partnerstwie publiczno-prywatnym, pod warunkiem że wszyscy oni spełniają wymogi art. 7 ust. 2–6 oraz art. 7a, 7b i 7d i przyjmują pełną odpowiedzialność za wykonywanie danych funkcji.

3. W przypadku gdy podstawowe funkcje nie są przypisane operatorowi zapewniającemu energię elektryczną na cele trakcyjne, jest on wyłączony ze stosowania przepisów mających zastosowanie do zarządców infrastruktury, pod warunkiem że zapewniona jest zgodność z odpowiednimi przepisami dotyczącymi rozwoju sieci, w szczególności z art. 8.

4. Z zastrzeżeniem sprawowania nadzoru przez organ regulacyjny lub jakikolwiek inny niezależny właściwy podmiot wyznaczony przez państwa członkowskie, zarządca infrastruktury może zawrzeć umowy o współpracy z jednym lub większą liczbą przedsiębiorstw kolejowych na zasadach niedyskryminacyjnych oraz w celu zapewnienia klientom korzyści, takich jak obniżenie kosztów lub lepsze funkcjonowanie na części sieci objętej umową.

Podmiot ten monitoruje wykonywanie takich umów i w uzasadnionych przypadkach może doradzić, aby zostały rozwiązane.

Artykuł 7d

Przejrzystość finansowa

1. Przy poszanowaniu krajowych procedur mających zastosowanie w każdym z państw członkowskich, zarządca infrastruktury może wykorzystywać dochód osiągany z działalności w zakresie zarządzania infrastrukturą sieci, w tym środki publiczne, wyłącznie do finansowania własnej działalności, w tym obsługi swoich pożyczek. Zarządca infrastruktury może również wykorzystywać taki dochód do wypłaty dywidend na rzecz właścicieli przedsiębiorstwa, co może obejmować udziałowców lub akcjonariuszy prywatnych, ale nie przedsiębiorstwa będące częścią przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo sprawujące kontrolę zarówno nad przedsiębiorstwem kolejowym, jak i nad tym zarządcą infrastruktury.

2. Zarządcy infrastruktury nie mogą udzielać pożyczek przedsiębiorstwom kolejowym, bezpośrednio ani pośrednio.

3. Przedsiębiorstwa kolejowe nie mogą udzielać pożyczek zarządcom infrastruktury, bezpośrednio ani pośrednio.

4. Pożyczki między podmiotami prawnymi w ramach przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo są udzielane, wypłacane i obsługiwane wyłącznie w oparciu o stawki rynkowe i warunki, które odzwierciedlają indywidualny profil ryzyka danego podmiotu.
5. Pożyczki między podmiotami prawnymi w ramach przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo udzielone przed dniem ... [data wejścia w życie niniejszej dyrektywy zmieniającej (st11199/16)] obowiązują do czasu ich wymagalności, pod warunkiem że dotyczące ich umowy zostały zawarte w oparciu o stawki rynkowe i że pożyczki te są rzeczywiście wypłacane i obsługiwane.
6. Wszelkie usługi oferowane zarządcy infrastruktury przez inne podmioty prawne w ramach przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo są świadczone na podstawie umów i za wynagrodzeniem według cen rynkowych albo według cen, które odzwierciedlają koszty produkcji, powiększone o rozsądną marżę.
7. Zadłużenie przypisane zarządcy infrastruktury wyraźnie oddziela się od zadłużenia innych podmiotów prawnych w ramach przedsiębiorstw zintegrowanych pionowo. Takie zadłużenie obsługuje się oddzielnie. Nie wyklucza to dokonywania ostatecznej spłaty zadłużenia za pośrednictwem przedsiębiorstwa, które jest częścią przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo i które sprawuje kontrolę zarówno nad przedsiębiorstwem kolejowym, jak i nad zarządcą infrastruktury, lub za pośrednictwem innego podmiotu w ramach przedsiębiorstwa.
8. Rachunki zarządcy infrastruktury i innych podmiotów prawnych w ramach przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo prowadzi się w sposób zapewniający zgodność z niniejszym artykułem oraz umożliwiający oddzielną rachunkowość i przejrzysty obieg środków finansowych w ramach przedsiębiorstwa.
9. W ramach przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo zarządca infrastruktury prowadzi szczegółową dokumentację wszelkich powiązań handlowych i finansowych z innymi podmiotami prawnymi w ramach tego przedsiębiorstwa.
10. W przypadku gdy podstawowe funkcje są sprawowane przez niezależny organ pobierający opłaty lub organ alokujący zgodnie z art. 7a ust. 3, a państwa członkowskie nie stosują art. 7 ust. 2, przepisy niniejszego artykułu stosuje się odpowiednio. Zawarte w niniejszym artykule odniesienia do zarządcy infrastruktury, przedsiębiorstwa kolejowego i innych podmiotów prawnych przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo traktuje się jako odniesienia do odpowiednich działów przedsiębiorstwa. Zgodność z wymogami określonymi w niniejszym artykule wykazuje się w osobnych rachunkach odpowiednich działów przedsiębiorstwa.

Artykuł 7e

Mechanizmy koordynacji

Państwa członkowskie zapewniają, aby między ich głównymi zarządcami infrastruktury a wszystkimi zainteresowanymi przedsiębiorstwami kolejowymi, a także wnioskodawcami, o których mowa w art. 8 ust. 3, zostały wprowadzone odpowiednie mechanizmy koordynacji. W stosownych przypadkach do uczestnictwa zapraszani są przedstawiciele użytkowników kolejowych przewozów towarowych i pasażerskich oraz organów krajowych, lokalnych lub regionalnych. Odnosny organ regulacyjny może uczestniczyć w roli obserwatora. Koordynacja dotyczy między innymi:

- 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, a także ich wdrażania;
- c) treści i wdrażania regulaminu sieci, o którym mowa w art. 27;
- d) kwestii intermodalności i interoperacyjności;
- e) wszelkich innych kwestii związanych z warunkami dostępu do infrastruktury, korzystania z niej oraz jakości usług zarządcy infrastruktury.

Zarządca infrastruktury opracowuje i publikuje wytyczne dotyczące koordynacji, w porozumieniu z zainteresowanymi stronami. Koordynacja działań ma miejsce nie rzadziej niż raz do roku, a zarządca infrastruktury publikuje na swojej stronie internetowej zestawienie działań podjętych na podstawie niniejszego artykułu.

Koordynacja na podstawie niniejszego artykułu pozostaje bez uszczerbku dla prawa wnioskodawców do odwołania się do organu regulacyjnego oraz dla uprawnień organu regulacyjnego określonych w art. 56.

Artykuł 7f

Europejska sieć zarządców infrastruktury

1. Z myślą o ułatwieniu wykonywania skutecznych i efektywnych przewozów kolejowych na terytorium Unii państwa członkowskie zapewniają uczestnictwo i współpracę swoich głównych zarządców infrastruktury w ramach sieci, która spotyka się regularnie, aby:

- a) rozwijać unijną infrastrukturę kolejową;
- b) wspierać terminową i skuteczną realizację jednolitego europejskiego obszaru kolejowego;
- c) wymieniać się najlepszymi praktykami;
- d) prowadzić monitorowanie i ocenę porównawczą wyników;
- e) uczestniczyć w działaniach w zakresie monitorowania rynku, o których mowa w art. 15;
- f) eliminować wąskie gardła w relacjach transgranicznych; oraz
- g) omawiać stosowanie artykułów 37 i 40.

Do celów lit. d) sieć określa wspólne zasady i praktyki dotyczące monitorowania i oceny porównawczej wyników w spójny sposób.

Koordinacja na podstawie niniejszego ustępu pozostaje bez uszczerbku dla prawa wnioskodawców do odwołania się do organu regulacyjnego oraz dla uprawnień organu regulacyjnego określonych w art. 56.

2. Komisja jest członkiem sieci. Wspiera działalność sieci i ułatwia koordynację.”;

6) w art. 10 wprowadza się następujące zmiany:

a) dodaje się ustęp w brzmieniu:

„1a. Bez uszczerbku dla międzynarodowych zobowiązań Unii i państw członkowskich, państwa członkowskie graniczące z państwem trzecim mogą ograniczyć prawo dostępu przewidziane w niniejszym artykule dla przewozów prowadzonych z tego i do tego państwa trzeciego na sieci, której szerokość toru jest inna niż szerokość toru głównej sieci kolejowej w Unii, jeżeli dochodzi do zakłóceń konkurencji w transgranicznym transporcie kolejowym między państwami członkowskimi a tym państwem trzecim. Takie zakłócenia mogą wynikać między innymi z braku niedyskryminacyjnego dostępu do infrastruktury kolejowej i powiązanych usług w danym państwie trzecim.

Jeżeli państwo członkowskie zamierza zgodnie z niniejszym ustępem podjąć decyzję o ograniczeniu prawa dostępu, przekazuje projekt decyzji Komisji i konsultuje się z pozostałymi państwami członkowskimi.

Jeżeli w okresie trzech miesięcy po przekazaniu tego projektu decyzji Komisja ani inne państwo członkowskie nie zgłoszą sprzeciwu, państwo członkowskie może przyjąć decyzję.

Komisja może przyjąć akty wykonawcze określające szczegółowo procedurę, której należy przestrzegać do celów stosowania niniejszego ustępu. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 62 ust. 3.”;

b) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Bez uszczerbku dla rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 przedsiębiorstwom kolejowym przyznaje się na sprawiedliwych, niedyskryminacyjnych i przejrzystych warunkach prawo dostępu do infrastruktury kolejowej we wszystkich państwach członkowskich w celu prowadzenia kolejowych przewozów pasażerskich. Przedsiębiorstwa kolejowe mają prawo do zapewniania podróznym 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 do niniejszej dyrektywy.”;

c) uchyla się ust. 3 i 4;

7) 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 odniesieniu do przewozów pasażerskich pomiędzy daną stacją początkową a daną stacją docelową, w przypadku gdy dana trasa lub trasa alternatywna jest objęta jedną lub większą liczbą umów o świadczenie usług publicznych, a korzystanie z tego prawa zagrażałoby równowadze ekonomicznej danej umowy lub danych umów o świadczenie usług publicznych.”;

b) ust. 2 akapit pierwszy otrzymuje brzmienie:

„Aby określić, czy zostałaby zagrożona równowaga ekonomiczna w ramach umowy o świadczenie usług publicznych, właściwy organ regulacyjny lub właściwe organy regulacyjne, o których mowa w art. 55, przeprowadzają obiektywną analizę ekonomiczną i opierają swoją decyzję na z góry ustalonych kryteriach. Dokonują tego na wniosek złożony w terminie miesiąca od 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 podstawie niniejszego artykułu;
- c) zarządca infrastruktury;
- d) przedsiębiorstwo kolejowe realizujące umowę o świadczenie usług publicznych.”;

c) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Organ regulacyjny uzasadnia swoją decyzję oraz określa warunki, na jakich którykolwiek z poniższych podmiotów może w terminie miesiąca od daty powiadomienia o podjęciu decyzji wystąpić z wnioskiem o ponowne jej rozpatrzenie:

- a) odnośny właściwy organ lub właściwe organy;
- b) zarządca infrastruktury;
- c) przedsiębiorstwo kolejowe realizujące umowę o świadczenie usług publicznych;
- d) przedsiębiorstwo kolejowe ubiegające się o uzyskanie dostępu.

W przypadku gdy organ regulacyjny uzna, że równowaga ekonomiczna w ramach umowy o świadczenie usług publicznych byłaby zagrożona przez planowane przewozy pasażerskie, o których mowa w art. 38 ust. 4, wskazuje możliwości zmian w tych przewozach, które zapewniłyby spełnienie warunków przyznania prawa dostępu przewidzianego w art.10 ust. 2.”;

d) w ust. 4 dodaje się akapit w brzmieniu:

„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 2018 r. akty wykonawcze określające szczegółowo procedurę i kryteria, których należy przestrzegać do celów stosowania ust. 1, 2 i 3 niniejszego artykułu w odniesieniu do krajowych przewozów pasażerskich. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 62 ust. 3.”;

e) ust. 5 otrzymuje brzmienie:

„5. Państwa członkowskie mogą także ograniczyć prawo dostępu do infrastruktury kolejowej do celów wykonywania krajowych przewozów pasażerskich pomiędzy daną stacją początkową oraz daną stacją docelową na terytorium tego samego państwa członkowskiego w przypadku gdy:

- a) na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych zawartej przed dniem 16 czerwca 2015 r. zostały przyznane wyłączne prawa przewozu pasażerów między tymi stacjami; lub

b) do dnia ... [24 miesiące po wejściu w życie niniejszej dyrektywy zmieniającej (st11199/16)] przyznano, na podstawie procedury przetargowej zapewniającej uczciwą konkurencję, dodatkowe prawo lub zezwolenie na wykonywanie komercyjnych przewozów pasażerskich w konkurencji z innym przewoźnikiem między tymi stacjami

oraz w przypadku gdy przewoźnicy ci nie otrzymują jakiegokolwiek rekompensaty za świadczenie tych przewozów.

Ograniczenie takie może być nadal stosowane przez cały pierwotny okres trwania umowy lub zezwolenia, lub do dnia ... [10 lat po dniu wejścia w życie niniejszej dyrektywy zmieniającej (st11199/16)], w zależności od tego, który z tych okresów jest krótszy.”;

8) dodaje się artykuły w brzmieniu:

„Artykuł 11a

Przewozy pasażerów kolejami dużych prędkości

1. Z myślą o rozwoju rynku przewozów pasażerów kolejami dużych prędkości, promowaniu optymalnego wykorzystania istniejącej infrastruktury oraz aby wspierać konkurencyjność przewozów pasażerów kolejami dużych prędkości, z korzyścią dla pasażerów, bez uszczerbku dla art. 11 ust. 5, korzystanie z prawa dostępu przewidzianego w art. 10 w odniesieniu do przewozów pasażerów kolejami dużych prędkości może podlegać wyłącznie wymogom ustanowionym przez organ regulacyjny zgodnie z niniejszym artykułem.

2. W przypadku gdy organ regulacyjny, po przeprowadzeniu analizy przewidzianej w art. 11 ust. 2, 3 i 4, stwierdza, że planowane przewozy pasażerów kolejami dużych prędkości pomiędzy daną stacją początkową a daną stacją docelową zagrażają równowadze ekonomicznej umowy o świadczenie usług publicznych, która dotyczy tej samej trasy lub trasy alternatywnej, organ regulacyjny wskazuje możliwe zmiany w tej usłudze, które zapewniłyby spełnienie warunków przyznania prawa dostępu przewidzianego w art. 10 ust. 2. Zmiany te mogą obejmować modyfikację planowanego przewozu.

Artykuł 13a

Zintegrowane systemy informacji i systemy wspólnego biletu

1. Bez uszczerbku dla rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1371/2007 (*) oraz dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/40/UE (**) państwa członkowskie mogą zobowiązać przedsiębiorstwa kolejowe wykonujące krajowe przewozy pasażerskie do uczestnictwa w zintegrowanym systemie informacji i zintegrowanym systemie biletowym do celów sprzedaży biletów, wspólnych biletów oraz rezerwacji, lub upoważnić właściwe organy do utworzenia takiego systemu. W przypadku utworzenia takiego systemu państwa członkowskie zapewniają, aby nie prowadził on do zakłóceń rynku ani dyskryminacji między przedsiębiorstwami kolejowymi oraz aby był zarządzany przez publiczny lub prywatny podmiot prawny lub stowarzyszenie wszystkich przedsiębiorstw kolejowych wykonujących przewozy pasażerskie.

2. Komisja monitoruje rozwój rynku kolejowego w zakresie wprowadzania i stosowania zintegrowanych systemów informacji i systemów wspólnego biletu oraz ocenia konieczność podjęcia działań na poziomie Unii, z uwzględnieniem inicjatyw rynkowych. Komisja bierze pod uwagę w szczególności niedyskryminacyjny dostęp pasażerów kolei do informacji niezbędnych do zaplanowania podróży oraz rezerwacji biletów. Do dnia 31 grudnia 2022 r. Komisja przedstawi Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie na temat dostępności takich zintegrowanych systemów informacji i systemów wspólnego biletu, któremu będą towarzyszyć, w stosownych przypadkach, wnioski ustawodawcze.

3. Państwa członkowskie zobowiązują przedsiębiorstwa kolejowe wykonujące przewozy pasażerskie do wprowadzenia planów postępowania w sytuacjach nieprzewidzianych oraz zapewnienia, aby plany te podlegały odpowiedniej koordynacji w celu zapewnienia pasażerom pomocy, w rozumieniu art. 18 rozporządzenia (WE) nr 1371/2007, w przypadku poważnego zakłócenia usług.

(*) 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).

(**) Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/40/UE z dnia 7 lipca 2010 r. w sprawie ram wdrażania inteligentnych systemów transportowych w obszarze transportu drogowego oraz interfejsów z innymi rodzajami transportu (Dz.U. L 207 z 6.8.2010, s. 1).”;

9) w art. 19 dodaje się literę w brzmieniu:

„e) nie były skazane za poważne naruszenia prawa dotyczące obowiązków wynikających, zgodnie z prawa krajowego, z wiążących układów zbiorowych, w stosownych przypadkach.”;

10) art. 32 ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„4. Opłaty za infrastrukturę w korytarzach kolejowych wyszczególnionych w rozporządzeniu Komisji (UE) 2016/919 (*) mogą być zróżnicowane, aby zachęcić do wyposażania pociągów w ETCS, który jest zgodny z wersją przyjętą na mocy decyzji Komisji 2008/386/WE (**) i z kolejnymi wersjami. Takie zróżnicowanie nie może powodować jakiegokolwiek ogólnego wzrostu przychodów zarządcy infrastruktury.

Państwa członkowskie mogą zdecydować, że zróżnicowanie opłat za infrastrukturę nie ma zastosowania do linii kolejowych wyszczególnionych w rozporządzeniu (UE) 2016/919, na których poruszają się tylko pociągi wyposażone w ETCS.

Państwa członkowskie mogą zdecydować o objęciu tym zróżnicowaniem linii kolejowych, które nie są wyszczególnione w rozporządzeniu (UE) 2016/919.

(*) Rozporządzenie Komisji (UE) 2016/919 z dnia 27 maja 2016 r. w sprawie technicznej specyfikacji interoperacyjności w zakresie podsystemów »Sterowanie« systemu kolei w Unii Europejskiej (Dz.U. L 158 z 15.6.2016, s. 1).

(**) Decyzja Komisji z dnia 23 kwietnia 2008 r. zmieniająca załącznik A do decyzji 2006/679/WE dotyczącej technicznej specyfikacji dla interoperacyjności odnoszącej się do podsystemu sterowania ruchem kolejowym transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych oraz załącznik A do decyzji 2006/860/WE dotyczącej specyfikacji technicznej interoperacyjności podsystemu Sterowanie transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości (Dz.U. L 136 z 24.5.2008, s. 11).”;

11) 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 w państwie członkowskim, w którym prawo dostępu do infrastruktury kolejowej jest ograniczone zgodnie z art. 11, informuje o tym zarządców infrastruktury i odpowiednie organy regulacyjne nie później niż 18 miesięcy przed wejściem w życie obowiązującego rozkładu jazdy, do którego odnosi się wniosek o przyznanie zdolności przepustowej. Aby umożliwić odpowiednim organom regulacyjnym ocenę potencjalnego wpływu ekonomicznego na obowiązujące umowy o świadczenie usług publicznych, organy regulacyjne zapewniają, aby każdy właściwy organ, który udzielił zamówienia publicznego na kolejowe przewozy pasażerskie na tej trasie określone w umowie o świadczenie usług publicznych, każdy inny zainteresowany właściwy organ mający prawo ograniczania dostępu na podstawie 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 10 dni.”;

12) w art. 53 ust. 3 dodaje się akapit w brzmieniu:

„Organ regulacyjny, jeśli uzna to za konieczne, może zobowiązać zarządcę infrastruktury do udostępnienia mu tej informacji.”;

13) art. 54 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. W przypadku wystąpienia zakłóceń w ruchu pociągów spowodowanych przez awarię techniczną lub wypadek zarządca infrastruktury podejmuje wszystkie konieczne kroki, aby przywrócić normalną sytuację. W tym celu opracowuje on plan postępowania w sytuacjach nieprzewidzianych wymieniający różne organy, które należy poinformować w przypadku wystąpienia poważnych zdarzeń lub poważnych zakłóceń w ruchu pociągów. W przypadku zakłóceń, które mają potencjalny wpływ na ruch transgraniczny, zarządca infrastruktury podaje wszelkie stosowne informacje do wiadomości innych zarządców infrastruktury, na których sieć i ruch dane zakłócenie może mieć wpływ. Właściwi zarządcy infrastruktury współpracują w celu przywrócenia normalnego ruchu transgranicznego.”;

14) w art. 56 wprowadza się następujące zmiany:

a) w ust. 1 dodaje się litery w brzmieniu:

„h) zarządzania ruchem;

i) planowania odnowienia oraz planowanych i nieplanowanych prac utrzymaniowych;

j) zgodności z wymogami, w tym wymogami dotyczącymi konfliktu interesów, określonymi w art. 2 ust. 13, art. 7, 7a, 7b, 7c i 7d.”;

b) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Bez uszczerbku dla uprawnień krajowych organów ochrony konkurencji w zakresie gwarantowania konkurencji na rynkach przewozów kolejowych, organ regulacyjny posiada uprawnienia do monitorowania sytuacji w zakresie konkurencji na rynkach przewozów kolejowych, w szczególności rynku przewozów pasażerów kolejami dużych prędkości, oraz działalności zarządców infrastruktury w odniesieniu do ust. 1 lit. a)–j). W szczególności organ regulacyjny weryfikuje zgodność z ust. 1 lit. a)–j) 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.”;

c) ust. 9 akapit pierwszy otrzymuje brzmienie:

„9. Organ regulacyjny rozpatruje wszelkie skargi, a w stosownych przypadkach występuje o udzielenie stosownych informacji i rozpoczyna konsultacje ze wszystkimi właściwymi stronami, w ciągu jednego miesiąca od otrzymania skargi. Podejmuje decyzje w odniesieniu do każdej skargi, podejmuje działania w celu naprawy sytuacji oraz informuje właściwe strony o swojej decyzji wraz z uzasadnieniem w ustalonym z góry rozsądnym terminie, a w każdym razie nie później niż w ciągu sześciu tygodni od otrzymania wszystkich stosownych informacji. Bez uszczerbku dla uprawnień krajowych organów ochrony konkurencji w zakresie gwarantowania konkurencji na rynkach przewozów kolejowych organ regulacyjny w stosownych przypadkach podejmuje z własnej inicjatywy decyzje dotyczące odpowiednich środków mających na celu skorygowanie dyskryminacyjnego traktowania wnioskodawców, zakłócenia rynku oraz wszelkich innych przejawów niepożądanego rozwoju sytuacji na tych rynkach, w szczególności w odniesieniu do ust. 1 lit. a)–j).”;

d) ust. 12 otrzymuje brzmienie:

„12. Aby zweryfikować zgodność z przepisami dotyczącymi rozdziału rachunkowości zawartymi w art. 6 oraz przepisami dotyczącymi przejrzystości finansowej zawartymi w art. 7d, organ regulacyjny jest uprawniony do przeprowadzania audytów lub inicjowania audytów zewnętrznych u zarządców infrastruktury, operatorów obiektów infrastruktury usługowej oraz – w stosownych przypadkach – przedsiębiorstw kolejowych. W przypadku przedsiębiorstw zintegrowanych pionowo uprawnienia te obejmują wszystkie podmioty prawne. Organ regulacyjny jest upoważniony do żądania wszelkich stosownych informacji. W szczególności organ regulacyjny jest uprawniony do żądania od 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, dostarczenia całości lub części informacji dotyczących rachunkowości wymienionych w załączniku VIII oraz uszczegółowionych w takim stopniu, jaki będzie uznany za konieczny i proporcjonalny.

Bez uszczerbku dla uprawnień krajowych organów odpowiedzialnych za kwestie dotyczące pomocy państwa, organ regulacyjny może również na podstawie sprawozdań finansowych wyciągać wnioski dotyczące kwestii związanych z pomocą państwa, które zgłasza tym organom.

Przepływy finansowe, o których mowa w art. 7d ust. 1, pożyczki, o których mowa w art. 7d ust. 4 i 5, oraz zadłużenie, o którym mowa w art. 7d ust. 7, podlegają monitorowaniu przez organ regulacyjny.

W przypadku gdy państwo członkowskie wyznaczyło organ regulacyjny jako niezależny podmiot właściwy, o którym mowa w art. 7c ust. 3, ten organ regulacyjny ocenia umowy o współpracy, o których mowa w tym artykule.”;

15) w art. 57 wprowadza się następujące zmiany:

a) dodaje się ustęp w brzmieniu:

„3a. W przypadku gdy kwestie dotyczące przewozów międzynarodowych wymagają decyzji dwóch lub większej liczby organów regulacyjnych, odnośne organy regulacyjne współpracują przy przygotowywaniu swoich odpowiednich decyzji w celu rozstrzygnięcia danej kwestii. W tym celu odnośne organy regulacyjne wykonują swoje funkcje zgodnie z art. 56.”;

b) ust. 8 otrzymuje brzmienie:

„8. Organy regulacyjne opracowują wspólne zasady i praktyki dotyczące podejmowania decyzji, do których są uprawnione na mocy niniejszej dyrektywy. Takie wspólne zasady i praktyki zawierają ustalenia dotyczące rozstrzygania sporów wynikających w ramach ust. 3a. Opierając się na doświadczeniach organów regulacyjnych i na działalności sieci, o której mowa w ust. 1, a w razie konieczności – aby zapewnić skuteczną współpracę organów regulacyjnych, Komisja może przyjąć akty wykonawcze określające takie wspólne zasady i praktyki. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 62 ust. 3.”;

c) dodaje się ustęp w brzmieniu:

„10. W odniesieniu do decyzji dotyczących infrastruktury eksploatowanej przez dwa państwa, obydwaj zainteresowane państwa członkowskie mogą w każdej chwili po dniu ... [data wejścia w życie niniejszej dyrektywy zmieniającej (st11199/16)] uzgodnić wprowadzenie wymogu koordynacji między zainteresowanymi organami regulacyjnymi, aby ujednoczyć skutki ich decyzji.”;

16) art. 63 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Do dnia 31 grudnia 2024 r. Komisja dokona oceny skutków niniejszej dyrektywy dla sektora kolejowego oraz przedstawi Parlamentowi Europejskiemu, Radzie, Europejskiemu Komitetowi Ekonomiczno-Społecznemu i Komitetowi Regionów sprawozdanie na temat jej wykonania.

W szczególności sprawozdanie to zawierać będzie ocenę rozwoju przewozów kolejami dużych prędkości oraz ocenę istnienia praktyk dyskryminacyjnych w odniesieniu do dostępu do linii dużych prędkości. Komisja rozważy, czy konieczne jest przedstawienie wniosków ustawodawczych.

W tym samym terminie Komisja oceni, czy w odniesieniu do zarządców infrastruktury będących częścią przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo utrzymują się praktyki dyskryminacyjne lub inne formy zakłóceń konkurencji. W stosownych przypadkach Komisja przedstawi wnioski ustawodawcze.”.

Artykuł 2

1. Niezależnie od art. 3 ust. 2 państwa członkowskie przyjmują i publikują, do dnia ... [24 miesięcy po dniu wejścia w życie niniejszej dyrektywy zmieniającej (st11199/16)], 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. Sposób dokonywania takiego odniesienia określany jest przez państwa członkowskie.

2. Państwa członkowskie przekazują Komisji teksty 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*.

2. Art. 1 pkt 6–8 i pkt 11 stosuje się od dnia 1 stycznia 2019 r., odpowiednio wcześniej przed wprowadzeniem rozkładu jazdy obowiązującego od dnia 14 grudnia 2020 r.

Artykuł 4

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do państw członkowskich.

Sporządzono w ...

W imieniu Parlamentu Europejskiego

...

Przewodniczący

W imieniu Rady

...

Przewodniczący