

Bruksela, dnia 30.1.2013
COM(2013) 29 final

2013/0029 (COD)

Wniosek

DYREKTYWA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

zmieniająca dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE z dnia 21 listopada 2012 r. w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego w odniesieniu do otwarcia rynku krajowych kolejowych przewozów pasażerskich oraz zarządzania infrastrukturą kolejową

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

{SWD(2013) 10 final}
{SWD(2013) 11 final}
{SWD(2013) 12 final}
{SWD(2013) 13 final}

UZASADNIENIE

1. KONTEKST WNIOSKU

W białej księdze z 2011 r. dotyczącej polityki transportowej, przyjętej w dniu 28 marca 2011 r.¹, Komisja przedstawiła swoją wizję jednolitego europejskiego obszaru kolejowego z wewnętrznym rynkiem kolejowym, na którym europejskie przedsiębiorstwa kolejowe mogą świadczyć usługi bez zbędnych barier technicznych i administracyjnych.

W kilku inicjatywach politycznych uznano potencjał infrastruktury kolejowej jako podstawy rynku wewnętrznego oraz siły napędowej zrównoważonego wzrostu gospodarczego. W konkluzjach Rady Europejskiej ze stycznia 2012 r. zwrócono uwagę na znaczenie uwolnienia potencjału wzrostu w pełni zintegrowanego jednolitego rynku, w tym środków w odniesieniu do sektorów sieciowych. W komunikacie Komisji Europejskiej w sprawie działania na rzecz stabilności, wzrostu gospodarczego i zatrudnienia przyjętym w dniu 30 maja 2012 r. podkreślono znaczenie dalszego zmniejszania obciążeń regulacyjnych i barier w dostępie do rynku kolejowego. Również w komunikacie Komisji w sprawie wzmocnienia zarządzania jednolitym rynkiem, przyjętym w dniu 8 czerwca 2012 r.², podkreślono znaczenie sektora transportu.

Jednocześnie w kolejnych wieloletnich ramach finansowych na lata 2014-2020 Komisja zaproponowała utworzenie instrumentu „Łącząc Europę” (CEF) i przeznaczenie na infrastrukturę transportową 31,7 mld EUR z całkowitego budżetu tego instrumentu wynoszącego 50 mld EUR.

W ostatniej dekadzie trzy legislacyjne „pakiety kolejowe” stopniowo otwarły rynki krajowe i zwiększyły konkurencyjność oraz interoperacyjność kolei na poziomie UE. Jednak mimo znacznego rozwoju unijnego dorobku prawnego udział transportu kolejowego w przewozach wewnątrzunijnych pozostał niewielki. Niniejszy wniosek służy usunięciu pozostałych przeszkód ograniczających skuteczność rynków kolejowych.

1.2. Problemy, które należy rozwiązać

Wspomniane pozostałe przeszkody dotyczą przede wszystkim dostępu do rynku krajowych przewozów pasażerskich. W wielu państwach członkowskich rynki te są zamknięte na konkurencję, co nie tylko ogranicza ich rozwój, ale również stwarza różnice między tymi państwami członkowskimi, które otworzyły swoje rynki, a tymi, które tego nie uczyniły.

Większość krajowych przewozów pasażerskich nie może być świadczonych wyłącznie na zasadach komercyjnych i wymaga wsparcia ze strony państwa. Są one realizowane w ramach umów o świadczenie usług publicznych. W związku z tym niniejszy pakiet legislacyjny odnosi się również do kwestii konkurencji w dziedzinie umów o świadczenie usług publicznych oraz innych kwestii, takich jak dostępność taboru kolejowego dla potencjalnych oferentów zainteresowanych takimi umowami oraz zintegrowane rozkłady jazdy i systemy biletowe, kiedy są one korzystne dla pasażerów.

Drugą grupę problemów uniemożliwiających pełny rozwój rynku kolejowego stanowią kwestie związane z zasadami działania zarządców infrastruktury. Ponieważ zarządcy infrastruktury stanowią naturalne monopole, nie zawsze reagują oni na potrzeby rynku i jego

¹ Biała księga: Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu; COM(2011) 144.

² Lepsze zarządzanie jednolitym rynkiem; COM(2012) 259.

użytkowników, a tym samym mają negatywny wpływ na wyniki funkcjonowania całego sektora. W wielu państwach członkowskich zarządcy infrastruktury nie mogą wykonywać swoich zadań, ponieważ ich funkcje są rozdzielone między różne organy. Ponadto obecne ramy prawne nie doprowadziły do poprawy współpracy transgranicznej między zarządcami infrastruktury.

Dodatkowo wiele barier utrudniających wejście na rynek wynika z sytuacji, w których zarządzanie infrastrukturą i działalność przewozowa stanowią część tej samej zintegrowanej struktury. W takim przypadku dochodzi do konfliktu interesów zarządców infrastruktury, ponieważ muszą oni uwzględnić interesy gospodarcze zintegrowanej struktury i jej spółek zależnych z sektora transportu i posiadają motywację do dyskryminacji w udostępnianiu infrastruktury.

Wreszcie zintegrowane struktury znacznie utrudniają egzekwowanie rozdziału rachunkowości między zarządzaniem infrastrukturą a działalnością przewozową. Organom regulacyjnym trudno jest kontrolować przepływy finansowe między różnymi spółkami zależnymi i spółką dominującą w zintegrowanej strukturze. Instrumenty dostępne w zakresie rachunkowości umożliwiają sztuczne polepszanie lub pogarszanie wyników odpowiednich spółek zależnych. Praktyki wewnętrznego subsydiowania i transfery środków przeznaczonych na infrastrukturę do działalności prowadzonej na zasadach konkurencyjnych stanowią poważną barierę wejścia na rynek dla nowych podmiotów, które nie mogą korzystać z takich środków. Praktyki wewnętrznego subsydiowania mogą się również wiązać z pomocą państwa przyznaną na działalność konkurencyjną.

1.2 Cele ogólne

Głównym celem polityki transportowej Unii Europejskiej jest utworzenie rynku wewnętrznego poprzez wysoki poziom konkurencyjności oraz harmonijny, zrównoważony i trwały rozwój działalności gospodarczej. W białej księdze dotyczącej transportu z 2011 r. stwierdzono, że do 2050 r. większa część ruchu pasażerskiego na średnie odległości powinna odbywać się koleją. Taka zmiana formy transportu przyczyniłaby się do 20 % redukcji emisji gazów cieplarnianych przewidzianej w strategii „Europa 2020” na rzecz inteligentnego i zrównoważonego rozwoju sprzyjającego włączeniu społecznemu³. W białej księdze stwierdzono, że żadna duża zmiana w sektorze transportu nie będzie możliwa bez wsparcia stosownej infrastruktury i inteligentniejszego podejścia do jej wykorzystania.

Ogólnym celem czwartego pakietu kolejowego jest poprawa jakości i efektywności usług kolejowych poprzez usunięcie wszelkich pozostałych przeszkód prawnych, instytucjonalnych i technicznych oraz wspieranie skutecznego funkcjonowania sektora kolejowego i jego konkurencyjności, w celu dalszego rozwoju jednolitego europejskiego obszaru kolejowego.

1.3 Cele szczegółowe

Niniejszy wniosek obejmuje przepisy mające na celu:

a) Otwarcie rynku krajowych kolejowych przewozów pasażerskich, w celu zwiększenia presji konkurencyjnej na krajowych rynkach kolejowych, aby zwiększyć ilość i jakość przewozów pasażerskich. Propozycje te należy postrzegać w świetle proponowanych zmian w rozporządzeniu nr 1370/2007/WE (obowiązki świadczenia usługi publicznej) i w tym

³ Komunikat Komisji: Europa 2020; Strategia na rzecz inteligentnego i zrównoważonego rozwoju sprzyjającego włączeniu społecznemu; COM(2010) 2020.

kontekście zmierzają one do zwiększenia efektywności finansowania publicznego przewozów pasażerskich.

b) ulepszenie zasad działania zarządców infrastruktury, aby zapewnić równy dostęp do infrastruktury. Należy to osiągnąć poprzez eliminację konfliktów interesów wpływających na decyzje zarządcy infrastruktury dotyczące dostępu do rynku oraz możliwości wewnętrznego subsydiowania, która istnieje w strukturach zintegrowanych. Wniosek ma również zagwarantować, że wszystkie funkcje zarządcy infrastruktury będą wykonywane w sposób spójny. Wniosek ma wreszcie na celu wzmocnienie koordynacji pomiędzy zarządcami infrastruktury i przewoźnikami kolejowymi, aby lepiej spełniać potrzeby rynku, oraz wzmocnienie współpracy transgranicznej między zarządcami infrastruktury.

2. WYNIKI KONSULTACJI Z ZAINTERESOWANYMI STRONAMI ORAZ OCENY SKUTKÓW

Aby wesprzeć Komisję w procesie oceny skutków, zwrócono się do konsultanta zewnętrznego o przygotowanie badania pomocniczego oraz przeprowadzenie ukierunkowanych konsultacji. Badanie rozpoczęto w grudniu 2011 r., a sprawozdanie końcowe dostarczono w grudniu 2012 r.

W celu zebrania opinii zainteresowanych stron zamiast otwartych konsultacji zastosowano różne metody konsultacji ukierunkowanych. W dniach 1 marca - 16 kwietnia 2012 r. rozesłano dostosowane kwestionariusze do 427 zainteresowanych stron związanych z koleją (przedsiębiorstwa kolejowe, zarządcy infrastruktury, ministerstwa transportu publicznego, organy ds. bezpieczeństwa, ministerstwa, organizacje reprezentatywne, organizacje pracowników itp.). Wskaźnik odpowiedzi wyniósł 40 %. Opinie pasażerów zebrano w ramach badania Eurobarometru, które objęło 25 000 obywateli równomiernie rozmieszczonych w 25 państwach członkowskich posiadających koleje. Aby dotrzeć do władz lokalnych i regionalnych wykorzystano sieć Komitetu Regionów oraz przeprowadzono konsultacje z Komitetem Dialogu Sektorowego ds. Kolei.

Konsultacje te uzupełniono rozmowami z zainteresowanymi stronami, które odbyły się w dniu 29 maja 2012 r. (z udziałem około 85 uczestników), konferencją z udziałem około 420 uczestników w dniu 24 września 2012 r. oraz wywiadami z poszczególnymi zainteresowanymi stronami, które odbywały się przez cały rok 2012. Służby Komisji spotkały się z przedstawicielami Stowarzyszenia Kolei Europejskich, Stowarzyszenia Europejskich Operatorów Transportu Pasażerskiego, Europejskiej Federacji Pracowników Transportu, Europejskiej Federacji Pasażerów, Organizacji Europejskich Zarządców Infrastruktury Kolejowej oraz UITP – Międzynarodowego Stowarzyszenia Transportu Publicznego. Wizyty oraz bezpośrednie rozmowy z zainteresowanymi stronami zorganizowano także we Włoszech, Francji, w Niemczech, Niemczech, Polsce, Szwecji, na Węgrzech i w Zjednoczonym Królestwie.

Podczas ukierunkowanych konsultacji większość zainteresowanych stron zgodziła się, że na jakość usług kolejowych i konkurencyjność sektora w UE negatywnie wpływają różne bariery dostępu dla przedsiębiorstw kolejowych. Dla 69 % respondentów problem stanowiła różna interpretacja prawodawstwa. Za główną barierę dla dostępu przedsiębiorstw kolejowych uznano ograniczenia zdolności przepustowej infrastruktury (wymienione przez 83 % respondentów).

Wyniki konsultacji pokazały znaczne zróżnicowanie stanowisk co do stosowności rozwiązań, które powinny zapewnić niezależne i sprawne zarządzanie infrastrukturą kolejową. Zdecydowana większość ministerstw transportu, organów ochrony konkurencji, organów regulacyjnych, niezależnych zarządców infrastruktury i przedsiębiorstw kolejowych,

stowarzyszeń pasażerów i nadawców towarów poparła całkowity rozdział, który zapewniłby pełną przejrzystość i równe szanse dla wszystkich podmiotów. Natomiast spółki dominujące, zależni od nich zarządcy infrastruktury i przedstawiciele pracowników przywołali opracowania naukowe, w których zwraca się uwagę na wady rozdziału, takie jak wyższe koszty transakcji i ryzyko wystąpienia przypadków nieefektywności wynikającej z rozdziału. Te zainteresowane strony uważały, że do rozwiązania problemów mogłoby wystarczyć wzmocnienie roli nadzoru regulacyjnego. 64 % respondentów poparło koncepcję utworzenia specjalnego organu skupiającego przedstawicieli wszystkich użytkowników infrastruktury, aby zapewnić uwzględnienie ich interesów w sposób niedyskryminacyjny.

W trakcie całego procesu konsultacji Komisja przyjęła aktywne podejście, aby zachęcić zainteresowane strony do udziału. Mając na uwadze, że wszystkie istotne strony miały okazję wyrazić swoje opinie, spełnione zostały minimalne standardy Komisji w zakresie konsultacji.

Na podstawie wyżej wspomnianego badania zewnętrznego oraz wniosków z procesu konsultacji z zainteresowanymi stronami Komisja opracowała ocenę ilościową i jakościową skutków proponowanych środków. W ocenie tej zbadano alternatywne warianty w zakresie nowych środków mających na celu modernizację obecnych ram regulacyjnych.

3. ASPEKTY PRAWNE WNIOSKU

3.1. Definicja zarządcy infrastruktury (art. 3 ust. 2)

W wyjaśnieniu określa się wszystkie istotne funkcje zarządzania infrastrukturą, które mają być wykonywane przez zarządcę infrastruktury, aby zapewnić realizację wszystkich tych funkcji w sposób spójny. Znosi się przewidzianą w istniejącym tekście możliwość przydzielania różnym organom lub przedsiębiorstwom funkcji zarządcy infrastruktury na sieci lub części sieci; Wyjaśnia się również znaczenie różnych funkcji zarządzania infrastrukturą.

3.2. Definicja międzynarodowych przewozów pasażerskich (art. 3 pkt 5)

W istniejącym art. 3 pkt 5 zdefiniowano międzynarodowe przewozy pasażerskie. Wraz z otwarciem rynku krajowych kolejowych przewozów pasażerskich rozróżnienie między międzynarodowymi i krajowymi przewozami pasażerskimi staje się nieistotne dla celów niniejszej dyrektywy. Dlatego skreśla się tę definicję.

3.3. Rozdział rachunkowości w ramach grupy zintegrowanej (art. 6 ust. 2)

Obowiązujący art. 6 ust. 2 dopuszcza możliwość organizacji usług infrastruktury i transportu w ramach jednego przedsiębiorstwa przy spełnieniu wymogów rozdziału rachunkowości. Ponieważ wniosek zawiera szczegółowe przepisy dotyczące rozdzielenia tych dwóch rodzajów działalności, przepis ten należy skreślić.

3.4. Rozdział instytucjonalny zarządcy infrastruktury (art. 7)

Przepis ten stanowi, że zarządcy infrastruktury powinni być w stanie pełnić wszystkie funkcje niezbędne do trwałego rozwoju infrastruktury. Wprowadza on również rozdział instytucjonalny zarządcy infrastruktury od działalności przewozowej, zakazując tej samej osobie fizycznej lub prawnej jednoczesnego kontrolowania zarządcy infrastruktury i przedsiębiorstwa kolejowego lub wywierania na nich wpływu. Umożliwia on państwu członkowskiemu posiadanie obu tych podmiotów prawnych, w których kontrola powinna być sprawowana przez różne organy publiczne, które są prawnie od siebie oddzielone.

3.5. Niezależność zarządców infrastruktury w ramach przedsiębiorstw zintegrowanych pionowo (art. 7a i 7b)

Wniosek umożliwia przedsiębiorstwom zintegrowanym pionowo, łącznie z tymi o strukturze holdingowej, utrzymanie własności zarządcy infrastruktury. Sprecyzowano jednak, że jest to dopuszczalne tylko wówczas, gdy spełnione są warunki zapewniające zarządcy infrastruktury skuteczne uprawnienia do podejmowania decyzji w odniesieniu do wszystkich swoich funkcji. Stwierdzono ponadto, że muszą to gwarantować silne i skuteczne zabezpieczenia chroniące niezależność zarządcy infrastruktury. Wniosek określa, że zabezpieczenia te powinny dotyczyć struktury przedsiębiorstwa, w tym rozdzielenia obiegu środków finansowych między zarządcą infrastruktury a pozostałymi przedsiębiorstwami grupy zintegrowanej. Określa on również zasady dotyczące struktury zarządzania zarządcą infrastruktury.

3.6. Weryfikacja zgodności (art. 7c)

Przepis ten umożliwia państwom członkowskim ograniczenie prawa dostępu przewoźnikom kolejowym będącym częścią przedsiębiorstw zintegrowanych pionowo, w przypadku gdy Komisja nie jest w stanie potwierdzić, że skutecznie wprowadzono zabezpieczenia chroniące niezależność zarządcy infrastruktury.

3.7. Komitet koordynacyjny (art. 7d)

Przepis ten ma zapewnić dobrą koordynację między zarządcą infrastruktury a użytkownikami sieci, na których wpływają jego decyzje, w tym wnioskodawcami, przedstawicielami pasażerów i podmiotów korzystających z przewozów towarowych oraz władzami regionalnymi i lokalnymi. Wymienia on kwestie, w których zarządca infrastruktury powinien zasięgać opinii użytkowników, obejmujące ich potrzeby w zakresie rozwoju infrastruktury, cele w zakresie wydajności, alokację i pobieranie opłat.

3.8. Europejska sieć zarządców infrastruktury (art. 7e)

Wniosek przewiduje utworzenie forum służącego transgranicznej współpracy zarządców infrastruktury, w celu rozwijania europejskiej sieci kolejowej. Obejmuje to współpracę w zakresie tworzenia korytarzy sieci bazowej, kolejowych korytarzy towarowych oraz realizacji planu wdrożenia europejskiego systemu zarządzania ruchem kolejowym (ERTMS). We wniosku określono również rolę jaką ma odgrywać ta sieć w monitorowaniu skuteczności zarządców infrastruktury, w celu poprawy jakości świadczonych przez nich usług.

3.9. Warunki dostępu do infrastruktury kolejowej (art. 10)

Artykuł 10 ust. 2 zostaje zmieniony w celu zapewnienia europejskim przedsiębiorstwom kolejowym prawa dostępu do celów wykonywania krajowych przewozów pasażerskich. Ponieważ likwiduje się istniejące w obecnym prawodawstwie rozróżnienie między przewozami międzynarodowymi i krajowymi, należy skreślić art. 10 ust. 3 i art. 10 ust. 4, których celem było określenie międzynarodowego lub krajowego charakteru przewozu.

3.10. Ograniczenie prawa dostępu (art. 11)

Przepis ten umożliwia państwom członkowskim ograniczenie prawa dostępu do celów świadczenia przewozów krajowych lub międzynarodowych, w przypadku gdy wykonywanie tego prawa stanowiłoby zagrożenie dla równowagi ekonomicznej umowy o świadczenie usług publicznych. Tak jak ma to miejsce obecnie w przypadku przewozów międzynarodowych, przepis ten stwierdza, że organy regulacyjne są odpowiedzialne za określenie, na podstawie wspólnych procedur i kryteriów, czy równowaga ekonomiczna umowy o świadczenie usług publicznych jest zagrożona przez przewozy krajowe.

3.11. Wspólne systemy informacyjne i zintegrowane systemy biletowe (art. 13a)

Aby w dalszym ciągu zapewnić pasażerom korzyści wynikające z sieci, przepis ten umożliwia państwom członkowskim wprowadzenie systemów informacyjnych i zintegrowanych systemów biletowych wspólnych dla wszystkich przedsiębiorstw kolejowych wykonujących krajowe przewozy pasażerskie, w sposób niezakłócający konkurencji. Ponadto przewiduje on przyjęcie przez przedsiębiorstwa kolejowe skoordynowanych planów postępowania w sytuacjach awaryjnych, w celu zapewnienia pasażerom pomocy w przypadku poważnych zakłóceń ruchu.

3,12 Uprawnienia do zdolności przepustowej (art. 38 ust. 4)

Przepis ten zostaje zmieniony w celu zapewnienia wszystkim uczestnikom rynku dostatecznej pewności prawa na potrzeby rozwoju ich działalności. Określa on terminy, w których organy regulacyjne powinny ocenić, czy zagrożona jest równowaga ekonomiczna umowy o świadczenie usług publicznych. Jest to zgodne z procesem alokacji zdolności przepustowej infrastruktury.

Wniosek

DYREKTYWA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

zmieniająca dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE z dnia 21 listopada 2012 r. w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego w odniesieniu do otwarcia rynku krajowych kolejowych przewozów pasażerskich oraz zarządzania infrastrukturą kolejową

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

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-Społecznego⁴,
uwzględniając opinię Komitetu Regionów⁵,
stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą,
a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) W minionej dekadzie wzrost kolejowego ruchu pasażerskiego był niewystarczający do zwiększenia jego udziału w przewozach w porównaniu z transportem samochodowym i lotniczym. 6 % udział transportu kolejowego w przewozie pasażerów w Unii Europejskiej utrzymuje się na dość stabilnym poziomie. Kolejowe przewozy pasażerskie nie dotrzymują kroku zmieniającym się potrzebom pod względem oferty i jakości.
- (2) Unijne rynki kolejowego transportu towarowego i międzynarodowych przewozów pasażerskich otwarto dla konkurencji w 2007 i 2010 r. odpowiednio dyrektywą 2004/51/WE⁶ oraz dyrektywą 2007/58/WE⁷. Ponadto niektóre państwa członkowskie otwarły na konkurencję swoje rynki krajowych przewozów pasażerskich, wprowadzając prawa swobodnego dostępu, konkurencyjne przetargi na umowy o świadczenie usług publicznych, bądź oba te środki.
- (3) Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE z dnia 21 listopada 2012 r. w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego⁸ ustanawia

⁴ Dz.U. C [...] z [...], s. [...].

⁵ Dz.U. C [...] z [...], s. [...].

⁶ Dz.U. L 164 z 30.4.2004, s. 164.

⁷ Dz.U. L 315 z 3.12.2007, s. 44.

⁸ Dz.U. L 343 z 14.12.2012, s. 32.

jednolity europejski obszar kolejowy ze wspólnymi zasadami dotyczącymi zarządzania przedsiębiorstwami kolejowymi i zarządcami infrastruktury, finansowania infrastruktury i opłat za korzystanie z niej, warunków dostępu do infrastruktury kolejowej i usług oraz nadzoru regulacyjnego nad rynkiem kolejowym. Wprowadzenie wszystkich tych elementów umożliwia obecnie pełne otwarcie unijnego rynku kolejowego i zreformowanie zasad działania zarządców infrastruktury w celu zapewnienia równego dostępu do infrastruktury.

- (4) Dyrektywa 2012/34/UE zobowiązuje Komisję do proponowania w stosownych przypadkach środków ustawodawczych w odniesieniu do otwarcia rynku krajowych przewozów pasażerskich oraz do stworzenia odpowiednich warunków do zapewnienia niedyskryminacyjnego dostępu do infrastruktury, w oparciu o istniejący wymóg oddzielenia zarządzania infrastrukturą od działalności przewozowej.
- (5) Lepszą koordynację między zarządcami infrastruktury a przedsiębiorstwami kolejowymi należy zapewnić poprzez ustanowienie komitetu koordynacyjnego, aby osiągnąć efektywne zarządzanie infrastrukturą oraz korzystanie z niej.
- (6) Państwa członkowskie powinny również dopilnować, aby wszystkimi funkcjami koniecznymi do zrównoważonego funkcjonowania, utrzymania i rozwoju infrastruktury kolejowej zarządzał w sposób spójny sam zarządca infrastruktury.
- (7) Kwestie transgraniczne powinny być skutecznie wspólnie rozwiązywane przez zarządców infrastruktury poszczególnych państw członkowskich poprzez ustanowienie europejskiej sieci zarządców infrastruktury.
- (8) W celu zapewnienia równego dostępu do infrastruktury należy wyeliminować wszelkie konflikty interesów wynikające ze struktur zintegrowanych obejmujących zarządzanie infrastrukturą i działalność transportową. Jedynym sposobem zapewnienia równego dostępu do infrastruktury kolejowej jest wyeliminowanie środków zachęcających do dyskryminacyjnego traktowania konkurentów. Jest to warunek udanego otwarcia rynku krajowych kolejowych przewozów pasażerskich. Powinno to także wyeliminować istniejącą w takich strukturach zintegrowanych możliwość wewnętrznego subsydiowania, która również prowadzi do zakłóceń w funkcjonowaniu rynku.
- (9) Istniejące wymogi w zakresie niezależności zarządców infrastruktury od przedsiębiorstw transportu kolejowego określone w dyrektywie 2012/34/UE obejmują tylko podstawowe funkcje zarządcy infrastruktury, tj. podejmowanie decyzji dotyczących przydzielania tras pociągów oraz podejmowanie decyzji dotyczących pobierania opłat za infrastrukturę. Ponieważ jednak również inne funkcje mogą być stosowane do dyskryminacyjnego traktowania konkurentów, wszystkie funkcje muszą być wykonywane w sposób niezależny. Dotyczy to zwłaszcza decyzji w sprawie inwestycji lub utrzymania, które mogą być podejmowane w celu faworyzowania części sieci, z których korzystają głównie operatorzy transportowi przedsiębiorstwa zintegrowanego. Decyzje dotyczące planowania prac w zakresie utrzymania mogą wpłynąć na dostępność tras pociągów dla konkurentów.
- (10) Obowiązujące wymogi dyrektywy 2012/34/UE dotyczą jedynie niezależności prawnej, organizacyjnej i decyzyjnej. Nie wyklucza to całkowicie możliwości utrzymywania przedsiębiorstwa zintegrowanego, o ile zapewnione są te trzy kategorie niezależności. W odniesieniu do niezależności decyzyjnej należy dopilnować, aby odpowiednie zabezpieczenia wykluczały wpływ przedsiębiorstwa zintegrowanego na podejmowanie decyzji przez zarządcę infrastruktury. Jednak nawet pełne stosowanie

takich zabezpieczeń nie eliminuje w pełni wszystkich możliwości dyskryminacyjnego traktowania konkurentów, które istnieją w przypadku przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo. W szczególności w zintegrowanych strukturach nadal istnieje możliwość wewnętrznego subsydiowania, a przynajmniej organom regulacyjnym jest bardzo trudno weryfikować i egzekwować stosowanie zabezpieczeń wprowadzonych w celu zapobiegania takiemu subsydiowaniu. Najskuteczniejszym sposobem rozwiązania tego problemu jest rozdział instytucjonalny zarządzania infrastrukturą od działalności przewozowej.

- (11) W związku z tym państwa członkowskie powinny dopilnować, aby ta sama osoba fizyczna lub prawna lub te same osoby nie były uprawnione do sprawowania kontroli nad zarządcą infrastruktury i jednocześnie sprawowania kontroli nad przedsiębiorstwem kolejowym lub wykonywania jakichkolwiek praw względem niego. Z drugiej strony sprawowanie kontroli nad przedsiębiorstwem kolejowym powinno wykluczać możliwość sprawowania kontroli nad zarządcą infrastruktury lub wykonywania jakichkolwiek praw względem niego.
- (12) Jeżeli państwa członkowskie zachowają zarządcę infrastruktury, który jest częścią przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo, powinny one co najmniej wprowadzić rygorystyczne zabezpieczenia w celu zapewnienia rzeczywistej niezależności całego zarządcy infrastruktury w stosunku do zintegrowanego przedsiębiorstwa. Zabezpieczenia te powinny dotyczyć nie tylko struktury organizacyjnej zarządcy infrastruktury w stosunku do przedsiębiorstwa zintegrowanego, ale także struktury zarządzania zarządcy infrastruktury oraz, na ile jest to możliwe w ramach zintegrowanej struktury, powinny zapobiegać transferom finansowym między zarządcą infrastruktury a pozostałymi podmiotami prawnymi wchodzącymi w skład przedsiębiorstwa zintegrowanego. Zabezpieczenia te nie tylko służą spełnieniu istniejących wymogów jeśli chodzi o niezależność decyzyjną w zakresie podstawowych funkcji na mocy dyrektywy 2012/34/UE, pod względem niezależności zarządzania zarządcy infrastruktury, ale wykraczają poza te wymogi poprzez dodanie klauzul wykluczających możliwość wykorzystania przychodów zarządcy infrastruktury do finansowania innych podmiotów wchodzących w skład przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo. Zasada ta powinna mieć zastosowanie niezależnie od stosowania ustawodawstwa podatkowego państw członkowskich i bez uszczerbku dla obowiązujących w UE zasad pomocy państwa.
- (13) Pomimo wprowadzenia zabezpieczeń chroniących niezależność, przedsiębiorstwa zintegrowane pionowo mogłyby nadużyć swojej struktury w celu zapewnienia nienależnej przewagi konkurencyjnej należącym do nich przewoźnikom kolejowym. Z tego powodu, bez uszczerbku dla art. 258 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, na wniosek państwa członkowskiego lub z własnej inicjatywy Komisja powinna sprawdzić, czy zabezpieczenia te skutecznie wdrożono oraz czy wyeliminowano wszelkie pozostałe zakłócenia konkurencji. W przypadku gdy Komisja nie jest w stanie tego potwierdzić, wszystkie państwa członkowskie powinny mieć możliwość ograniczenia lub cofnięcia prawa dostępu przedmiotowym operatorom zintegrowanym pionowo.
- (14) Przyznanie unijnym przedsiębiorstwom kolejowym prawa dostępu do infrastruktury kolejowej we wszystkich państwach członkowskich w celu wykonywania krajowych przewozów pasażerskich może mieć wpływ na organizację i finansowanie kolejowych przewozów pasażerskich świadczonych na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych. Państwa członkowskie powinny mieć możliwość ograniczania takiego prawa dostępu w przypadku, gdyby stanowiło zagrożenie dla równowagi

ekonomicznej tych umów o świadczenie usług publicznych oraz gdyby zatwierdzenie wydał właściwy organ regulacyjny.

- (15) Organy regulacyjne powinny ocenić potencjalne skutki gospodarcze krajowych przewozów pasażerskich świadczonych w warunkach otwartego dostępu dla obowiązujących umów o świadczenie usług publicznych w następstwie wniosku złożonego przez zainteresowane strony i na podstawie obiektywnej analizy ekonomicznej.
- (16) Proces oceny powinien uwzględniać potrzebę zapewnienia wszystkim uczestnikom rynku wystarczającej pewności prawa na potrzeby rozwinięcia ich działalności. Procedura powinna być możliwie prosta, efektywna i przejrzysta oraz spójna z procesem alokacji zdolności przepustowej infrastruktury.
- (17) Ocena tego, czy równowaga ekonomiczna umowy o świadczenie usług publicznych byłaby zagrożona, powinna uwzględniać wcześniej ustalone kryteria. Takie kryteria i szczegóły procedury mogą z czasem zostać zmienione, w szczególności w świetle doświadczeń organów regulacyjnych, właściwych organów i przedsiębiorstw kolejowych, i mogą uwzględniać szczególne cechy krajowych przewozów pasażerskich.
- (18) Oceniając, czy równowaga ekonomiczna umów o świadczenie usług publicznych byłaby zagrożona, organy regulacyjne powinny rozważyć wpływ ekonomiczny planowanej usługi na obowiązujące umowy o świadczenie usług publicznych, biorąc pod uwagę jej wpływ na rentowność wszelkich usług objętych takimi umowami o świadczenie usług publicznych oraz wpływ na koszt netto ponoszony przez właściwy organ publiczny, który zawarł umowę. W celu dokonania tej oceny należy zbadać takie elementy jak popyt wśród podróżnych, ustalanie ceny biletów, uzgodnienia w zakresie sprzedaży biletów, lokalizacja i liczba stacji oraz harmonogram i częstotliwość proponowanej nowej usługi.
- (19) W celu zwiększenia atrakcyjności usług kolejowych dla pasażerów, państwa członkowskie powinny mieć możliwość wymagania od przedsiębiorstw kolejowych wykonujących krajowe przewozy pasażerskie uczestnictwa we wspólnym systemie informacyjnym i zintegrowanym systemie biletowym umożliwiającym sprzedaż biletów, biletów bezpośrednich i rezerwacji. W przypadku wprowadzenia takiego systemu należy dopilnować, aby nie prowadził on do zakłóceń rynku ani dyskryminacji między przedsiębiorstwami kolejowymi.
- (20) Zgodnie ze wspólną deklaracją polityczną państw członkowskich i Komisji z dnia 28 września 2011 r. dotyczącą dokumentów wyjaśniających⁹ państwa członkowskie zobowiązały się do złożenia, w uzasadnionych przypadkach, wraz z powiadomieniem o środkach transpozycji, jednego lub więcej dokumentów wyjaśniających związki między elementami dyrektywy a odpowiadającymi im częściami krajowych instrumentów transpozycyjnych. W odniesieniu do niniejszej dyrektywy ustawodawca uznaje, że przekazanie takich dokumentów jest uzasadnione,

⁹ Dz.U. C 369 z 17.12.2011, s. 14.

PRZYJMUJĄ NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

Artykuł 1

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

- 1) w art. 3 wprowadza się następujące zmiany:
 - a) pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2) „zarządca infrastruktury” oznacza każdy podmiot lub przedsiębiorstwo, zapewniające rozwój, eksploatację i utrzymanie infrastruktury kolejowej na sieci; rozwój obejmuje planowanie sieci, planowanie finansowe i inwestycyjne, a także budowę i modernizację infrastruktury; eksploatacja infrastruktury obejmuje wszystkie elementy procesu przydzielania tras pociągów, w tym zarówno określanie, jak i ocenę dostępności, a także przydzielanie poszczególnych tras, zarządzanie ruchem i pobieranie opłat za infrastrukturę, w tym ustalanie i pobieranie opłat; utrzymanie obejmuje remonty infrastruktury oraz pozostałą działalność w zakresie zarządzania aktywami;”;
 - b) skreśla się pkt 5;
 - c) dodaje się pkt 31 w brzmieniu:

„31) „przedsiębiorstwo zintegrowane pionowo” oznacza przedsiębiorstwo, w którym:

 - jedno lub wiele przedsiębiorstw kolejowych jest własnością lub częściową własnością tego samego przedsiębiorstwa co zarządca infrastruktury (spółka dominująca), lub
 - zarządca infrastruktury jest własnością lub częściową własnością jednego lub wielu przedsiębiorstw kolejowych, lub
 - jedno lub wiele przedsiębiorstw kolejowych jest własnością lub częściową własnością zarządcy infrastruktury.”;
- 2) w art. 6 skreśla się ust. 2;
- 3) art. 7 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 7

Rozdział instytucjonalny zarządcy infrastruktury

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

Aby zapewnić niezależność zarządcy infrastruktury państwa członkowskie dopilnowują, aby zarządca infrastruktury stanowił podmiot prawnie oddzielony od wszelkich przedsiębiorstw kolejowych.
2. Państwa członkowskie gwarantują również, że ta sama osoba fizyczna lub prawna, lub te same osoby nie są uprawnione do:

- a) bezpośredniego lub pośredniego sprawowania kontroli w rozumieniu rozporządzenia Rady (WE) nr 139/2004¹⁰ jednocześnie nad przedsiębiorstwem kolejowym i zarządcą infrastruktury, posiadania jakichkolwiek udziałów finansowych jednocześnie w przedsiębiorstwie kolejowym i zarządcy infrastruktury ani wykonywania jakichkolwiek praw jednocześnie względem przedsiębiorstwa kolejowego i zarządcy infrastruktury;
 - b) powoływania członków rady nadzorczej, zarządu lub organów upoważnionych do reprezentacji prawnej zarządcy infrastruktury i jednocześnie do bezpośredniego lub pośredniego sprawowania kontroli nad przedsiębiorstwem kolejowym, posiadania jakichkolwiek udziałów finansowych w tym przedsiębiorstwie lub wykonywania jakichkolwiek praw względem niego;
 - c) pełnienia funkcji członka rady nadzorczej, zarządu lub organów upoważnionych do reprezentacji prawnej zarówno przedsiębiorstwa kolejowego, jak i zarządcy infrastruktury;
 - d) zarządzania infrastrukturą kolejową lub udziału w kierowaniu zarządcą infrastruktury, a jednocześnie bezpośredniego lub pośredniego sprawowania kontroli nad przedsiębiorstwem kolejowym, posiadania jakichkolwiek udziałów finansowych w tym przedsiębiorstwie lub wykonywania jakichkolwiek praw względem niego, bądź do zarządzania przedsiębiorstwem kolejowym lub uczestniczenia w zarządzaniu nim, a jednocześnie do bezpośredniego lub pośredniego sprawowania kontroli nad zarządcą infrastruktury, posiadania jakichkolwiek udziałów w nim lub wykonywania jakichkolwiek praw względem niego.
3. Do celów wykonania niniejszego artykułu uznaje się, że jeżeli osoba, o której mowa w ust. 2, jest państwem członkowskim lub innym podmiotem publicznym, nie uznaje się za tę samą osobę lub te same osoby dwóch odrębnych i prawnie od siebie oddzielonych organów publicznych, które sprawują kontrolę nad zarządcą infrastruktury lub wykonują względem niego inne wspomniane w ust. 2 prawa, z jednej strony, oraz nad przedsiębiorstwem kolejowym, z drugiej strony.
4. O ile nie występuje żaden konflikt interesów oraz zagwarantowana jest poufność informacji wrażliwych z handlowego punktu widzenia, zarządca infrastruktury może zlecić określone prace związane z rozwojem, odnową i utrzymaniem, nad którymi zachowuje uprawnienia decyzyjne, przedsiębiorstwom kolejowym lub jakimkolwiek innemu organowi działającemu pod nadzorem zarządcy infrastruktury.
5. W przypadku gdy w dniu wejścia w życie niniejszej dyrektywy zarządca infrastruktury należy do przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo, państwa członkowskie mogą podjąć decyzję o niestosowaniu ust. 2-4 niniejszego artykułu. W takim przypadku państwa członkowskie, których to dotyczy, dopilnowują, aby zarządca infrastruktury wykonywał wszystkie funkcje, o

¹⁰

Dz.U. L 24 z 29.1.2004, s. 1.

których mowa w art. 3 ust. 2, i był rzeczywiście niezależny pod względem organizacyjnym i decyzyjnym od wszelkich przedsiębiorstw kolejowych zgodnie z wymogami określonymi w art. 7a-7c.”;

4) dodaje się art. 7a-7e w brzmieniu:

„Artykuł 7a

Rzeczywista niezależność zarządcy infrastruktury wchodzącego w skład przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo

1. Państwa członkowskie dopilnowują, aby zarządca infrastruktury był zorganizowany jako podmiot prawnie oddzielony od wszelkich przedsiębiorstw kolejowych lub spółek dominujących kontrolujących takie przedsiębiorstwa oraz wszelkich innych podmiotów prawnych wchodzących w skład przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo.
2. Podmioty prawne wchodzące w skład przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo działające na rynkach przewozów kolejowych nie posiadają bezpośrednio ani pośrednio udziałów w zarządcy infrastruktury. Podobnie zarządca infrastruktury nie posiada bezpośrednio ani pośrednio udziałów w jakichkolwiek podmiotach prawnych wchodzących w skład przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo i działających na rynkach przewozów kolejowych.
3. Dochody zarządcy infrastruktury nie mogą być wykorzystywane do finansowania innych podmiotów prawnych wchodzących w skład przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo, ale wyłącznie do finansowania działalności zarządcy infrastruktury oraz wypłacania dywidend ostatecznemu właścicielowi przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo. Zarządca infrastruktury nie może udzielać pożyczek żadnemu innemu podmiotowi prawnemu wchodzącemu w skład przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo, a żaden inny podmiot prawny wchodzący w skład przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo nie może udzielać pożyczek zarządcy infrastruktury. Wszelkie usługi oferowane zarządcy infrastruktury przez inne podmioty prawne są świadczone na podstawie umów i za wynagrodzeniem według cen rynkowych. Dług przypisany zarządcy infrastruktury jest wyraźnie oddzielony od długu przypisanego innym podmiotom prawnym wchodzącym w skład przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo i zobowiązania te są obsługiwane oddzielnie. Rachunki zarządcy infrastruktury i innych podmiotów prawnych wchodzących w skład przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo prowadzone są w sposób zapewniający spełnienie tych przepisów oraz umożliwiając oddzielny obieg środków finansowych zarządcy infrastruktury oraz innych podmiotów prawnych wchodzących w skład przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo.
4. Bez uszczerbku dla art. 8 ust. 4 zarządca infrastruktury pozyskuje środki finansowe na rynkach kapitałowych samodzielnie, a nie za pośrednictwem innych podmiotów prawnych wchodzących w skład przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo. Inne podmioty prawne wchodzące w skład przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo nie pozyskują środków finansowych za pośrednictwem zarządcy infrastruktury.
5. Zarządca infrastruktury prowadzi szczegółową dokumentację wszelkich powiązań handlowych i finansowych z innymi podmiotami prawnymi

wchodzącymi w skład przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo i udostępnia ją na żądanie organu regulacyjnego zgodnie z art. 56 ust. 12.

Artykuł 7b

Rzeczywista niezależność pracowników i personelu kierowniczego zarządcy infrastruktury wchodzącego w skład przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo

1. Bez uszczerbku dla decyzji organu regulacyjnego na mocy art. 56 zarządca infrastruktury posiada skuteczne uprawnienia do podejmowania decyzji, niezależne od innych podmiotów prawnych wchodzących w skład przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo, w odniesieniu do wszystkich funkcji, o których mowa w art. 3 ust. 2. Ogólna struktura zarządcza i statut zarządcy infrastruktury gwarantują, że żaden z innych podmiotów prawnych wchodzących w skład przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo nie wpływa bezpośrednio ani pośrednio na postępowanie zarządcy infrastruktury w odniesieniu do tych funkcji.

2. Członkowie zarządu i pracownicy wyższego szczebla zarządcy infrastruktury nie są członkami rady nadzorczej lub zarządu ani pracownikami wyższego szczebla żadnych innych podmiotów prawnych wchodzących w skład przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo.

Członkowie rady nadzorczej lub zarządu i pracownicy wyższego szczebla innych podmiotów prawnych wchodzących w skład przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo nie są członkami zarządu ani pracownikami wyższego szczebla zarządcy infrastruktury.

3. Zarządca infrastruktury posiada radę nadzorczą składającą się z przedstawicieli ostatecznych właścicieli przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo.

Rada nadzorcza może się konsultować z komitetem koordynacyjnym, o którym mowa w art. 7d, w kwestiach leżących w jego kompetencjach.

Rada nadzorcza podejmuje decyzje dotyczące powoływania, przedłużania okresu urzędowania, warunków zatrudnienia – w tym wynagrodzenia – i zakończenia okresu urzędowania członków zarządu zarządcy infrastruktury. Organowi regulacyjnemu, o którym mowa w art. 55, zgłasza się tożsamość oraz warunki regulujące czas trwania i zakończenie okresu urzędowania osób powołanych przez radę nadzorczą na członków zarządu zarządcy infrastruktury oraz osób, których okres urzędowania jako członków zarządu przedłużono, jak również uzasadnienie proponowanych decyzji w sprawie zakończenia okresu urzędowania tych osób. Warunki te oraz decyzje, o których mowa w niniejszym ustępie, stają się wiążące jedynie w przypadku, gdy organ regulacyjny wyraźnie je zatwierdził. Organ regulacyjny może zgłosić sprzeciw wobec takich decyzji w razie wątpliwości co do niezależności zawodowej osoby powołanej do zarządu lub w przypadku przedterminowego zakończenia okresu urzędowania członka zarządu zarządcy infrastruktury.

Członkom zarządu, którzy chcą wnieść skargę w związku z przedterminowym zakończeniem okresu ich urzędowania, przyznaje się skuteczne prawo odwołania się do organu regulacyjnego.

4. Przez okres trzech lat od opuszczenia zarządcy infrastruktury członkowie rady nadzorczej lub zarządu i pracownicy wyższego szczebla zarządcy infrastruktury nie mają prawa obejmowania wyższych stanowisk w

jakimkolwiek innym podmiocie prawnym wchodzącym w skład przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo. Przez okres trzech lat od opuszczenia innych podmiotów prawnych wchodzących w skład przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo członkowie ich rady nadzorczej lub zarządu i pracownicy wyższego szczebla nie mają prawa obejmowania wyższych stanowisk u zarządcy infrastruktury.

5. Zarządca infrastruktury posiada własny personel, a jego siedziba zlokalizowana jest w pomieszczeniach oddzielonych od pomieszczeń innych podmiotów wchodzących w skład przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo. Dostęp do systemów informacyjnych podlega ochronie w celu zapewnienia niezależności zarządcy infrastruktury. Przepisy wewnętrzne lub umowy z pracownikami wyraźnie ograniczają kontakty z innymi podmiotami prawnymi wchodzącymi w skład przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo do oficjalnych komunikatów wiązanych z wykonywaniem funkcji zarządcy infrastruktury, które są również wykonywane w odniesieniu do innych przedsiębiorstw kolejowych poza przedsiębiorstwem zintegrowanym pionowo. Transfery pracowników innych niż ci, o których mowa w lit. c), między zarządcą infrastruktury a innymi podmiotami prawnymi wchodzącymi w skład przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo są możliwe jedynie jeśli można zagwarantować, że nie będą przekazywane dane szczególnie chronione.
6. Zarządca infrastruktury dysponuje odpowiednimi możliwościami organizacyjnymi, aby wykonywać wszystkie powierzone mu funkcje niezależnie od innych podmiotów prawnych wchodzących w skład przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo i nie może zlecać tym podmiotom prawnym wykonywania tych funkcji, ani jakichkolwiek związanych z nimi działań.
7. Członkowie rady nadzorczej lub zarządu i pracownicy wyższego szczebla zarządcy infrastruktury nie posiadają bezpośrednio ani pośrednio żadnych udziałów w jakimkolwiek innym podmiocie prawnym wchodzącym w skład przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo, ani nie otrzymują od niego żadnych korzyści finansowych. Część ich wynagrodzenia uzależniona od wyników nie zależy od wyników działalności jakichkolwiek innych podmiotów prawnych wchodzących w skład przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo ani jakichkolwiek podmiotów prawnych znajdujących się pod jego kontrolą, ale wyłącznie od wyników zarządcy infrastruktury.

Artykuł 7c

Procedura sprawdzenia zgodności

1. Na wniosek państwa członkowskiego lub z własnej inicjatywy Komisja ustala, czy zarządcy infrastruktury, którzy są częścią przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo, spełniają wymogi art. 7a i 7b oraz czy sposób wdrożenia tych wymogów zapewnia równe szanse wszystkim przedsiębiorstwom kolejowym i brak zakłóceń konkurencji na odnośnym rynku.
2. Komisja jest upoważniona do wymagania od państwa członkowskiego, w którym ma siedzibę przedsiębiorstwo zintegrowane pionowo, przekazania w rozsądnym terminie wszystkich koniecznych informacji. Komisja konsultuje się z odpowiednim organem regulacyjnym lub odpowiednimi organami

regulacyjnymi oraz, w stosownych przypadkach, siecią organów regulacyjnych, o której mowa w art. 57.

3. Państwa członkowskie mogą ograniczyć prawo dostępu, przewidziane w art. 10, w przypadku przedsiębiorstw kolejowych będących częścią przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo, do którego należy dany zarządca infrastruktury, jeśli Komisja poinformuje państwa członkowskie, że nie złożono wniosku zgodnie z ust. 1 lub w oczekiwaniu na przeanalizowanie wniosku przez Komisję lub jeśli Komisja postanowi, zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 62 ust. 2, że:
 - a) nie udzielono odpowiednich odpowiedzi na wnioski Komisji o przekazanie informacji zgodnie z ust. 2, lub
 - b) dany zarządca infrastruktury nie spełnia wymogów określonych w art. 7a i 7b, lub
 - c) spełnienie wymogów określonych w art. 7a i 7b nie wystarcza do zapewnienia równych szans dla wszystkich przedsiębiorstw kolejowych oraz braku zakłóceń konkurencji w państwie członkowskim, w którym ma siedzibę dany zarządca infrastruktury.

Komisja podejmuje decyzję w rozsądnym terminie.

4. Zainteresowane państwo członkowskie może się zwrócić do Komisji o uchylenie jej decyzji, o której mowa w ust. 3, zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 62 ust. 2, jeśli to państwo członkowskie wykaże w sposób zadowalający Komisję, że powody podjęcia decyzji już nie istnieją. Komisja podejmuje decyzję w rozsądnym terminie.
5. Bez uszczerbku dla ust 1-4 stałe spełnianie wymogów określonych w art. 7a i 7b monitoruje organ regulacyjny, o którym mowa w art. 55. Każdy wnioskodawca ma prawo odwołać się do organu regulacyjnego, jeśli jest przekonany, że wymogi te nie są spełnione. W przypadku złożenia takiego odwołania organ regulacyjny, w terminie wskazanym w art. 56 ust. 9, podejmuje decyzję w sprawie wszystkich środków koniecznych do zaradzenia zaistniałej sytuacji.

Artykuł 7d

Komitet koordynacyjny

1. Państwa członkowskie dopilnowują, aby zarządcy infrastruktury ustanowili i zorganizowali komitety koordynacyjne dla każdej z sieci. Członkostwo w takim Komitecie przysługuje co najmniej zarządcy infrastruktury, znanym wnioskodawcom w rozumieniu art. 8 ust. 3 oraz, na ich wniosek, potencjalnym wnioskodawcom, reprezentującym ich organizacjom, przedstawicielom użytkowników kolejowych przewozów towarowych i pasażerskich oraz, w stosownych przypadkach, władzom regionalnym i lokalnym. Przedstawiciele państwa członkowskiego oraz dany organ regulacyjny są zapraszani na posiedzenia komitetu koordynacyjnego jako obserwatorzy.
2. Komitet koordynacyjny przedstawia propozycje dotyczące zarządcy infrastruktury oraz, w stosownych przypadkach, państw członkowskich lub udziela im rad dotyczących:

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

Komitet koordynacyjny jest upoważniony do żądania od zarządcy infrastruktury odpowiednich informacji dotyczących lit. a)-g) w celu umożliwienia realizacji tych zadań.

3. Komitet koordynacyjny opracowuje regulamin wewnętrzny, który obejmuje w szczególności zasady dotyczące udziału w posiedzeniach oraz ich częstotliwości (co najmniej raz na kwartał). Sprawozdanie z dyskusji w komitecie koordynacyjnym jest przedkładane co roku zarządcy infrastruktury, państwu członkowskiemu, odpowiedniemu organowi regulacyjnemu oraz Komisji ze wskazaniem odnośnych stanowisk zajętych przez członków komitetu.

Artykuł 7e

Europejska sieć zarządców infrastruktury

1. Państwa członkowskie zapewniają uczestnictwo i współpracę zarządców infrastruktury w ramach sieci służącej rozwojowi unijnej infrastruktury kolejowej, w szczególności w celu zapewnienia terminowego i skutecznego wdrożenia transeuropejskiej sieci transportowej, w tym korytarzy sieci bazowej, kolejowych korytarzy towarowych zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 913/2010¹¹ oraz planu wdrożenia europejskiego systemu zarządzania ruchem kolejowym (ERTMS) ustanowionego w decyzji 2012/88/UE¹².

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

¹¹ Dz.U. L 276 z 20.10.2010, s. 22.

¹² Dz.U. L 51 z 23.2.2012, s. 51.

2. Sieć uczestniczy w monitorowaniu rynku, o którym mowa w art. 15, i porównuje efektywność zarządców infrastruktury na podstawie wspólnych wskaźników i kryteriów jakości, takich jak niezawodność, zdolność przepustowa, dostępność, punktualność i bezpieczeństwo ich sieci, jakość i wykorzystanie aktywów, utrzymanie, odnawianie, rozbudowa, inwestycje i efektywność finansowa.
 3. Komisja może przyjąć środki określające wspólne zasady i praktyki sieci, w szczególności w celu zapewnienia spójności działań w zakresie analizy porównawczej, oraz procedury, które należy stosować na potrzeby współpracy w ramach sieci. Środki te są przyjmowane w drodze aktu wykonawczego zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 62 ust. 3.”;
- 5) w art. 10 wprowadza się następujące zmiany:
- a) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Przedsiębiorstwom kolejowym przyznaje się na sprawiedliwych, niedyskryminacyjnych i przejrzystych warunkach prawo dostępu do infrastruktury kolejowej we wszystkich państwach członkowskich w celu wykonywania wszystkich rodzajów kolejowych przewozów pasażerskich. Przedsiębiorstwa kolejowe mają prawo do zapewniania podróżnym możliwości wsiadania na każdej stacji i wysiadania na jakiegokolwiek innej stacji. Prawo to obejmuje dostęp do infrastruktury łączącej obiekty infrastruktury usługowej, o których mowa w załączniku II pkt 2.”;
 - b) skreśla się ust. 3 i 4;
- 6) w art. 11 wprowadza się następujące zmiany:
- a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Państwa członkowskie mogą ograniczyć prawo dostępu, przewidziane w art. 10 ust. 2, w połączeniach pasażerskich pomiędzy daną stacją początkową oraz daną stacją docelową, w przypadku gdy dana trasa lub trasa alternatywna jest objęta co najmniej jedną umową o świadczenie usług publicznych, a korzystanie z tego prawa zagrażałoby równowadze ekonomicznej umowy lub umów o świadczenie usług publicznych.”;
 - b) ust. 2 akapit pierwszy otrzymuje brzmienie:

„Aby określić, czy równowaga ekonomiczna umowy o świadczenie usług publicznych byłaby zagrożona, właściwy organ regulacyjny lub właściwe organy regulacyjne, o których mowa w art. 55, przeprowadzają obiektywną analizę ekonomiczną i opierają swoją decyzję na wcześniej ustalonych kryteriach. Dokonują tego na wniosek złożony w terminie jednego miesiąca od przekazania informacji o zamiarze świadczenia przewozów pasażerskich, o którym mowa w art. 38 ust. 4, przez którykolwiek z poniższych podmiotów:
 - a) właściwy organ lub właściwe organy, które zawarły umowę o świadczenie usług publicznych;
 - b) każdy inny zainteresowany właściwy organ mający prawo ograniczania dostępu na mocy niniejszego artykułu;
 - c) zarządca infrastruktury;

- d) przedsiębiorstwo kolejowe realizujące umowę o świadczenie usług publicznych.”;
- c) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Organ regulacyjny uzasadnia swoją decyzję oraz określa warunki, na jakich którykolwiek z poniżej wymienionych podmiotów może wystąpić z wnioskiem o ponowne rozpatrzenie decyzji w terminie jednego miesiąca od daty ogłoszenia decyzji:

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

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

- d) skreśla się ust. 5;
- 7) dodaje się art. 13a w brzmieniu:

„Artykuł 13a

Wspólne systemy informacyjne i zintegrowane systemy biletowe

1. Bez uszczerbku dla rozporządzenia (WE) nr 1371/2007¹³ oraz dyrektywy 2010/40/UE¹⁴ państwa członkowskie mogą wymagać, aby przedsiębiorstwa kolejowe wykonujące krajowe przewozy pasażerskie uczestniczyły we wspólnym systemie informacyjnym i zintegrowanym systemie biletowym umożliwiającym sprzedaż biletów, biletów bezpośrednich i rezerwacji, lub zdecydować o upoważnieniu właściwych organów do utworzenia takiego systemu. W przypadku utworzenia takiego systemu państwa członkowskie dopilnowują, aby nie prowadził on do zakłóceń rynku ani dyskryminacji między przedsiębiorstwami kolejowymi i był zarządzany przez publiczny lub prywatny podmiot prawny albo stowarzyszenie wszystkich przedsiębiorstw kolejowych wykonujących przewozy pasażerskie.
 2. Państwa członkowskie wymagają od przedsiębiorstw kolejowych wykonujących przewozy pasażerskie wprowadzenia i koordynacji planów postępowania w sytuacjach awaryjnych w celu zapewnienia pasażerom pomocy, w rozumieniu art. 18 rozporządzenia (WE) nr 1371/2007, w przypadku poważnego zakłócenia usług.”;
- 8) art. 38 ust. 4 otrzymuje brzmienie:

¹³ Dz.U. L 315 z 3.12.2007, s. 14.

¹⁴ Dz.U. L 207 z 6.8.2010, s. 1.

„4. W przypadku gdy wnioskodawca zamierza wystąpić z wnioskiem o przyznanie zdolności przepustowej infrastruktury w celu wykonywania przewozów pasażerskich informuje o tym zarządców infrastruktury i odpowiednie organy regulacyjne najpóźniej na 18 miesięcy przed wejściem w życie obowiązującego rozkładu jazdy, do którego odnosi się wniosek o przyznanie zdolności przepustowej. Aby umożliwić odpowiednim organom regulacyjnym określenie potencjalnego wpływu ekonomicznego na obowiązujące umowy o świadczenie usług publicznych, organy regulacyjne dopilnowują, aby każdy właściwy organ, który udzielił publicznego zamówienia na kolejowe przewozy pasażerskie na tej trasie określone w umowie o świadczenie usług publicznych, każdy inny zainteresowany właściwy organ mający prawo ograniczania dostępu na mocy art. 11 oraz każde przedsiębiorstwo kolejowe realizujące umowę o świadczenie usług publicznych na trasie tych przewozów pasażerskich zostały odpowiednio poinformowane bez zbędnej zwłoki i najpóźniej w ciągu pięciu dni.”;

9) art. 63 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

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

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

Artykuł 2

1. Państwa członkowskie przyjmują i publikują, najpóźniej do dnia [18 miesięcy od daty wejścia w życie] r., przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy. Niezwłocznie przekazują Komisji tekst tych przepisów.

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

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

Artykuł 3

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

2. Artykuł 1 pkt 5–8 stosuje się od dnia 1 stycznia 2018 r. [celem umożliwienia stosowania rozkładu jazdy obowiązującego od dnia 14 grudnia 2019 r.].

Artykuł 4

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do państw członkowskich.
Sporządzono w Brukseli dnia r.

*W imieniu Parlamentu Europejskiego
Przewodniczący*

*W imieniu Rady
Przewodniczący*