



PARLAMENT EUROPEJSKI

2009 - 2014

Dokument z posiedzenia

29.3.2010

B7-0204/2010

PROJEKT REZOLUCJI

złożony w odpowiedzi na pytanie wymagające odpowiedzi ustnej B7-0204/2010

zgodnie z art. 115 ust. 5 Regulaminu

w sprawie wdrożenia pierwszego pakietu dyrektyw kolejowych (2001/12/WE, 2001/13/WE oraz 2001/14/WE)

Brian Simpson

w imieniu Komisji Transportu i Turystyki

RE\810396PL.doc

PE440.004v01-00

PL

Zjednoczona w różnorodności

PL

Rezolucja Parlamentu Europejskiego w sprawie wdrożenia pierwszego pakietu dyrektyw kolejowych (2001/12/WE, 2001/13/WE oraz 2001/14/WE)

Parlament Europejski,

- uwzględniając pytanie ustne z dnia 9 marca 2010 r. do Komisji w sprawie wprowadzania w życie pierwszego pakietu kolejowego,
 - uwzględniając drugie sprawozdanie Komisji dla Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie monitorowania rozwoju rynku przewozów kolejowych (COM(2009)676) oraz towarzyszący mu dokument roboczy służb Komisji (SEC(2009)1687),
 - uwzględniając dyrektywę 2001/12/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 26 lutego 2001 r. zmieniającą dyrektywę 91/440/EWG Rady w sprawie rozwoju kolei wspólnotowych¹,
 - uwzględniając dyrektywę 2001/13/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 26 lutego 2001 r. zmieniającą dyrektywę 95/18/WE Rady w sprawie przyznawania licencji przedsiębiorstwom kolejowym²,
 - uwzględniając dyrektywę 2001/14/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 26 lutego 2001 r. w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za jej użytkowanie i przyznawanie świadectw bezpieczeństwa³,
 - uwzględniając rezolucję z dnia 12 lipca 2007 r. w sprawie wdrożenia pierwszego pakietu kolejowego,
 - uwzględniając art.115 ust. 5 Regulaminu,
- A. mając na uwadze, że pierwszy pakiet kolejowy, przyjęty w 2001 r. i zawierający trzy dyrektywy w sprawie rozwoju kolei wspólnotowych - w sprawie wydawania licencji przedsiębiorstwom kolejowym oraz w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej i przyznawanie świadectw bezpieczeństwa - miał na celu ożywienie przemysłu kolejowego stanowiąc pierwszy krok w kierunku stworzenia zintegrowanego europejskiego obszaru kolejowego,
- B. mając na uwadze, że dyrektywy pierwszego pakietu kolejowego miały zostać przetransponowane do prawa krajowego dnia 15 marca 2003 r., jednak Komisja czekała z podjęciem oficjalnych działań zmierzających do nadzoru nad wprowadzeniem w życie tego pakietu do czerwca 2008 r.,

¹ Dz.U. L 75 z 15.3.2001, s. 1.

² Dz.U. L 75 z 15.3.2001, s. 26.

³ Dz.U. L 75 z 15.3.2001, s. 29.

- C. mając na uwadze, że zgodnie z drugim sprawozdaniem Komisji w sprawie nadzoru nad rozwojem rynku kolejowego udział kolei w transporcie nie zwiększył się, a jedynie ustabilizował na niskim poziomie ok. 10% na rynku towarowego transportu kolejowego oraz na poziomie poniżej 7% w dziedzinie transportu pasażerskiego w 2002 r.,
1. ubolewa, że zdecydowana większość, tj. 21 państw członkowskich nie wdrożyła właściwie trzech dyrektyw pierwszego pakietu kolejowego; jest zdania, że uniemożliwiło to rozwój udziału transportu kolejowego w transporcie w ogóle;
 2. przypomina, że Parlament podkreślił już w rezolucji z 12 lipca 2007 r., że pełne wdrożenie pierwszego pakietu kolejowego to absolutny priorytet; wyraża w związku z tym duże niezadowolenie, że priorytetu tego nie uszanowała zdecydowana większość państw członkowskich, a mianowicie Austria, Belgia, Czechy, Niemcy, Dania, Estonia, Grecja, Hiszpania, Francja, Węgry, Irlandia, Włochy, Litwa, Luksemburg, Łotwa, Polska, Portugalia, Rumunia, Szwecja, Słowenia i Słowacja;
 3. ubolewa, że Komisja czekała aż pięć lat, aby zareagować na to niedociągnięcie, i dopiero w czerwcu 2008 r. przesłała oficjalny komunikat w tej sprawie, zaś dopiero w październiku 2009 r. przesłała uzasadnione opinie; wzywa w związku z tym Komisję do niezwłocznego rozpoczęcia procedur prawnych w stosunku do 21 państw członkowskich, które nie wdrożyły pierwszego pakietu kolejowego;
 4. wzywa 21 państw członkowskich do niezwłocznego zastosowania się do prawodawstwa europejskiego; jest przekonany, że poprzez niewdrożenie dyrektyw pierwszego pakietu kolejowego te państwa członkowskie nadal uniemożliwiają uczciwą konkurencję na rynku kolejowym;
 5. zwraca się do Komisji z wnioskiem o podanie do wiadomości publicznej konkretnych informacji o elementach pakietu, które nie zostały w pełni wdrożone w każdym państwie członkowskim, a zwłaszcza informacji dotyczących niezależności zarządców infrastruktury, niewystarczającego składu niezależnego organu regulacyjnego oraz niewdrożenia przepisów dotyczących opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej;

Niezależność zarządców infrastruktury

6. podkreśla konieczność zapewnienia odpowiedniego poziomu niezależności zarządców infrastruktury, jako że zgodnie z dyrektywą 2001/14/WE odgrywają oni podstawową rolę w gwarantowaniu sprawiedliwego dostępu do infrastruktury kolejowej wszystkim ubiegającym się o to poprzez alokację zdolności przepustowej tej infrastruktury oraz pobieranie opłat za jej użytkowanie i przyznawanie świadectw bezpieczeństwa;
7. jest zdania, że niezależność zarządcy infrastruktury stanowi podstawowy warunek sprawiedliwego, przejrzystego i niedyskryminacyjnego traktowania wszystkich operatorów; podkreśla, że szczególnie niepokojący jest brak wystarczających zabezpieczeń praktycznych i prawnych gwarantujących niezależność zarządców infrastruktury, zwłaszcza gdy stanowią oni część holdingu kolejowego prowadzącego również działalność w zakresie transportu kolejowego;
8. zwraca się do państw członkowskich nieprzestrzegających tego przepisu o wyraźne

oddzielenie podstawowego zadania alokowania zdolności przepustowych krajowej sieci kolejowych od działających już operatorów kolejowych za pomocą wszelkich niezbędnych środków prawnych i funkcjonalnych, jako że taki brak niezależności może uniemożliwić rzeczywiste decydowanie o wykorzystaniu infrastruktury przez jej zarządcę;

Brak uprawnień organów regulacyjnych

9. wyraża zaniepokojenie faktem, że organom regulacyjnym nie przyznano odpowiednich uprawnień i wystarczających zasobów oraz że niedostatki te prowadzą do braku kontroli problemów w dziedzinie konkurencji na każdym z rynków krajowych;
10. zwraca się do Komisji z prośbą o poinformowanie Parlamentu o uprawnieniach organów regulacyjnych, które wymagają wzmocnienia przez państwa członkowskie w celu zagwarantowania im rzeczywistych kompetencji w zakresie monitorowania odnośnych rynków kolejowych;
11. jest zdania, że fakt nieistnienia prawdziwie niezależnego organu regulacyjnego poważnie utrudnia właściwe wdrożenie pierwszego pakietu kolejowego;

Opłaty za korzystanie z infrastruktury kolejowej

12. zwraca uwagę, że niezależność zarządców infrastruktury i zagwarantowanie organom regulacyjnym uprawnień i zasobów to warunki pomyślnego pobierania opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej; przypomina, że opłaty za korzystanie z infrastruktury będą obliczane w sposób sprawiedliwy, przejrzysty i spójny;
13. wyraża zaniepokojenie z powodu niewystarczającej realizacji postanowień o opłatach za korzystanie z infrastruktury, zwłaszcza wobec braku planu wykonawczego mającego poprawić osiągi sieci kolejowej i systemów taryfowych w oparciu o bezpośrednie koszty usług kolejowych, a także wobec braku niezależnego określania opłat infrastrukturalnych przez zarządcę infrastruktury;
14. ubolewa, że z uwagi na brak wdrożenia opłaty infrastrukturalne wydają się nie być bezpośrednio związane z kosztem przewozów kolejowych oraz że rynek kolejowy może nie być w stanie sprostać tym wysokim opłatom; zwraca uwagę, że tak wysoki poziom opłat infrastrukturalnych może utrudnić wejście na rynek nowym operatorom oraz że Komisja otrzymała od operatorów szereg skarg dotyczących dostępu do terminali i usług kolejowych;

Przegląd pierwszego pakietu kolejowego

15. podkreśla, że właściwe i pełne wdrożenie pierwszego pakietu kolejowego to podstawowy warunek stworzenia europejskiej sieci kolejowej oraz że głównym priorytetem Komisji Europejskiej będzie realizacja wdrożenia za pomocą wszelkich dostępnych procedur prawnych;
16. odnotowuje, że Komisja zamierza zaproponować rewizję pierwszego pakietu kolejowego w 2010 r.; zwraca się do Komisji, aby podczas rewizji priorytetowo potraktowała

problemy związane z niezależnością zarządców infrastruktury, z brakiem zasobów i uprawnień organów regulacyjnych oraz z opłatami za korzystanie z infrastruktury;

17. zobowiązuje swojego przewodniczącego do przekazania niniejszej rezolucji Radzie oraz Komisji.