

Opinia Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie czwartego pakietu kolejowego, na który składa się następujących siedem dokumentów: komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów: „Czwarty pakiet kolejowy – zakończenie budowy jednolitego europejskiego obszaru kolejowego w celu wspierania konkurencyjności i wzrostu gospodarczego w Europie”

COM(2013) 25 final,

wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady uchylającego rozporządzenie Rady (EWG) nr 1192/69 w sprawie wspólnych zasad normalizujących rachunkowość przedsiębiorstw kolejowych

COM(2013) 26 final – 2013/0013 (COD),

wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie Agencji Kolejowej Unii Europejskiej i uchylającego rozporządzenie (WE) nr 881/2004

COM(2013) 27 final – 2013/0014 (COD),

wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 1370/2007 w odniesieniu do otwarcia rynku krajowych usług kolejowego transportu pasażerskiego

COM(2013) 28 final – 2013/0028 (COD),

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

COM(2013) 29 final – 2013/0029 (COD),

wniosek dotyczący dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie interoperacyjności systemu kolei w Unii Europejskiej (wersja przekształcona)

COM(2013) 30 final – 2013/0015 (COD),

wniosek dotyczący dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie bezpieczeństwa kolei (wersja przekształcona)

COM(2013) 31 final – 2013/0016 (COD)

(2013/C 327/21)

Sprawozdawca: **André MORDANT**

Komisja, w dniu 19 lutego 2013 r., Rada, w dniach 21–22 lutego 2013 r., oraz Parlament Europejski, w dniu 7 lutego 2013 r., postanowiły, zgodnie z art. 91, art. 91 ust. 1, art. 109, art. 170, art. 171 i art. 304 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, zasięgnąć opinii Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie

czwartego pakietu kolejowego,

na który składa się następujących siedem dokumentów:

komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów „Czwarty pakiet kolejowy – zakończenie budowy jednolitego europejskiego obszaru kolejowego w celu wspierania konkurencyjności i wzrostu gospodarczego w Europie”

COM(2013) 25 final;

wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady uchylającego rozporządzenie Rady (EWG) nr 1192/69 w sprawie wspólnych zasad normalizujących rachunkowość przedsiębiorstw kolejowych

COM(2013) 26 final – 2013/0013 (COD);

wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie Agencji Kolejowej Unii Europejskiej i uchylającego rozporządzenie (WE) nr 881/2004

COM(2013) 27 final – 2013/0014 (COD);

wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 1370/2007 w odniesieniu do otwarcia rynku krajowych usług kolejowego transportu pasażerskiego

COM(2013) 28 final – 2013/0028 (COD);

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

COM(2013) 29 final – 2013/0029 (COD);

wniosek dotyczący dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie interoperacyjności systemu kolei w Unii Europejskiej (wersja przekształcona)

COM(2013) 30 final – 2013/0015 (COD);

wniosek dotyczący dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie bezpieczeństwa kolei (wersja przekształcona)

COM(2013) 31 final – 2013/0016 (COD).

Sekcja Transportu, Energii, Infrastruktury i Społeczeństwa Informacyjnego, której powierzono przygotowanie prac Komitetu w tej sprawie, przyjęła swoją opinię 20 czerwca 2013 r.

Na 491. sesji plenarnej w dniach 10–11 lipca 2013 r. (posiedzenie z 11 lipca) Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny stosunkiem głosów 82 do 20 – 8 osób wstrzymało się od głosu – przyjął następującą opinię:

1. Wnioski i zalecenia

1.1 EKES wzywa Komisję, by zleciła przeprowadzenie – pod kontrolą wszystkich zainteresowanych podmiotów – analizy skutków pakietów kolejowych pod kątem spełnienia oczekiwań ludności, zmiany używanego środka transportu, planowania przestrzennego, rozwoju połączeń transgranicznych, jakości usług kolejowych mierzonej w oparciu o stan faktyczny, dostępności, wzmocnienia praw pasażerów itd.

1.2 EKES zaleca, by podstawą nowej inicjatywy ustawodawczej nazywanej pakietem kolejowym był wkład – gospodarczy, społeczny i ekologiczny – jaki koleje mogą wnieść w projekt integracji europejskiej.

1.3 Celem tejże inicjatywy ustawodawczej powinno być wyeliminowanie efektu granicy między państwami członkowskimi. Powinna ona pozwolić na rozwój połączeń transgranicznych między sąsiadującymi państwami poprzez działania dotyczące zrównoważonego rozwoju i planowania przestrzennego oraz dzięki stworzeniu infrastruktury między państwami członkowskimi tam, gdzie jej brakuje lub jest ona niewystarczająca.

1.4 EKES wnosi, by Unia przewidziała możliwość tworzenia struktur transgranicznych i określenia zasad interwencji z ich strony na obszarach, które pokrywają, by umożliwić określenie

i organizowanie zadań w zakresie usług świadczonych w interesie ogólnym zgodnie z postanowieniami art. 14 Traktatu i Protokołu nr 26 do Traktatu.

1.5 EKES apeluje, by państwa członkowskie zachowały możliwość organizowania własnych krajowych systemów kolejowych oraz otwarcia rynku krajowego na konkurencję odpowiednio do ich sytuacji geograficznej, demograficznej i historycznej oraz panujących w nich warunków gospodarczych, społecznych i środowiskowych.

1.6 EKES zaleca, by pozostawić właściwym władzom swobodę przydzielania zadań z zakresu usług publicznych bezpośrednio danemu podmiotowi lub w wyniku procedury przetargowej, jak przewidziano obecnie w rozporządzeniu 1370/2007/WE, oraz dowolnego określania ich struktury.

1.7 W odniesieniu do obowiązku sporządzania planów transportu publicznego, których wymaga Komisja, EKES zaleca, by nie wprowadzać ograniczeń dla właściwych organów dotyczących określania zadań z zakresu usług publicznych. Apeluje, by wytyczyć jasne cele dotyczące poprawy dostępności dla osób niepełnosprawnych i zaangażowania pasażerów, wykorzystując w tym celu konsultacje i kontrolę jakości usług.

1.8 EKES zaleca także, by pozostawić operatorom kontrolę nad przemysłowymi aspektami działalności związanej z usługami kolejowymi poprzez utrzymanie w rękach operatorów praw własności taboru kolejowego i innych instalacji, aby zachęcać do działań badawczych i innowacyjnych niezbędnych do poprawy bezpieczeństwa i jakości w tym sektorze.

1.9 EKES zaleca Komisji, by wysłała z inicjatywą dotyczącą kontroli poziomu bezpieczeństwa kolei niezbędnego do rozwoju kolei poprzez utworzenie krajowych centrów monitorowania lub wspólnych komitetów ds. bezpieczeństwa. Zaleca, by zapewnić przejrzystość warunków wykonywania przewozów kolejowych, zwiększyć demokratyczność podejścia władz publicznych do bezpieczeństwa i zagwarantować przestrzeganie art. 91 Traktatu, który nałożył na UE obowiązek osiągnięcia określonych rezultatów w odniesieniu do bezpieczeństwa transportu.

1.10 EKES proponuje, aby powierzyć Europejskiej Agencji Kolejowej zadanie uwzględniania wymiaru związanego ze zdrowiem i bezpieczeństwem pracowników, gdyż są one niezbędne do utrzymania wysokiego poziomu bezpieczeństwa przewozów kolejowych dla użytkowników, pracowników i osób mieszkających w pobliżu infrastruktury kolejowej.

1.11 Ponadto zdaniem EKES-u konieczne jest, by każda decyzja Agencji wiązała się dla niej z odpowiedzialnością prawną.

1.12 EKES sądzi, że techniczna część pakietu kolejowego ma priorytetowe znaczenia dla zmiany używanego środka transportu na korzyść kolei.

1.13 EKES apeluje, by pracodawcy i władze publiczne uwzględniali uciążliwy i niebezpieczny charakter wykonywania zawodów związanych z koleją poprzez specjalną ochronę socjalną, umowy zbiorowe, wynagrodzenia, rozwój kariery zawodowej oraz wypełnianie zobowiązań zaciągniętych w odniesieniu do emerytur.

1.14 EKES apeluje o system kształcenia ustawicznego i uznawania zdobytego doświadczenia pozwalający pracownikom odnosić korzyści z nabywania i utrzymywania kompetencji.

1.15 EKES wzywa, by każde państwo członkowskie w ramach podejmowania decyzji co do organizacji i otwarcia na konkurencję utrzymało poziom zatrudnienia w przypadku zasiedziały przewoźników kolejowych, zbiorowe gwarancje oraz warunki wynagrodzenia i warunki pracy dla pracowników. W przypadku zmiany podmiotu świadczącego usługi należy przewidzieć przejście pracowników i przyznanych im gwarancji zbiorowych.

2. Uwagi ogólne

2.1 Niniejsza opinia została opracowana na podstawie zaleceń zawartych w opiniach:

— TEN/432-433 z 16 marca 2011 r. w sprawie jednolitego europejskiego obszaru kolejowego ⁽¹⁾;

— TEN/445 z 15 czerwca 2011 r. w sprawie społecznych aspektów polityki transportowej UE ⁽²⁾;

— TEN/454 z 25 października 2011 r. w sprawie planu utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu ⁽³⁾;

— TEN/495 z 13 grudnia 2012 r. w sprawie jakości usług kolejowych w UE ⁽⁴⁾.

2.2 Omawiany czwarty pakiet kolejowy obejmuje sześć wniosków dotyczących zmiany, przekształcenia lub uchylenia (w jednym przypadku) aktów ustawodawczych; pakiet ten przedstawiono w ogólnym komunikacie i wiąże się z nim szereg sprawozdań i ocen skutków.

2.3 Analiza tychże propozycji skupia się na czterech filarach czwartego pakietu dotyczących zarządzania i otwarcia rynku kolejowych przewozów pasażerskich na długich trasach, zmiany rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 dotyczącego zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych, roli Agencji Kolejowej Unii Europejskiej, powiązań z interoperacyjnością i bezpieczeństwem oraz przepisów socjalnych.

2.4 Obecna sytuacja stanowi punkt wyjścia przemysłu i propozycji; uwzględnia się też możliwy rozwój sektora oraz postanowienia Traktatu z Lizbony. Aby sprawdzić stosowność zaproponowanych rozwiązań, należy dokonać oceny unijnych strategii politycznych realizowanych od ponad 20 lat, określić na tej podstawie perspektywy na przyszłość i wytyczyć cele w odniesieniu do roli, jaką może i powinien odgrywać transport kolejowy w kontekście planowania przestrzennego i równości regionów, ich rozwoju, usług świadczonych obywatelom i załodcom oraz dostępności tego środka transportu.

2.5 Ujmując rzecz szerzej, podstawą opracowania nowego aktu ustawodawczego powinien być wkład, jaki ten środek transportu może wnieść w proces integracji europejskiej, któremu brakuje konkretnego projektu, z uwzględnieniem aspektów gospodarczych, społecznych i ekologicznych.

2.6 Musi on pozwolić na rozwój połączeń transgranicznych między sąsiadującymi ze sobą państwami członkowskimi, którym brakuje wspólnej infrastruktury, i dzięki utworzeniu tejże infrastruktury zapewnić dogodne połączenia obywatelom tych państw, a zwłaszcza osobom o ograniczonej możliwości poruszania się i osobom niepełnosprawnym.

⁽¹⁾ Dz.U. C 132 z 3.5.2011, ss. 99–107.

⁽²⁾ Dz.U. C 248 z 25.8.2011, ss. 22–30.

⁽³⁾ Dz.U. C 24 z 28.1.2012, ss. 146–153.

⁽⁴⁾ Dz.U. C 44 z 15.2.2013, ss. 49–52.

2.7 W tym kontekście należy zwracać szczególną uwagę na rezultaty strategii politycznych UE pod względem rozwoju połączeń transgranicznych mających na celu wyeliminowanie efektu granicy, którego utrzymywanie się stanowi przeszkodę dla procesu integracji europejskiej, swobody przemieszczania się i zmiany używanego środka transportu na korzyść kolei.

2.8 Należy zwrócić uwagę na poziom bezpieczeństwa eksploatacji w tym sektorze funkcjonującym w oparciu o sieci, którego rozwój jest uzależniony od zaufania społeczeństwa do niego oraz od niezbędnej przejrzystości, jaką trzeba zapewnić w odniesieniu do panujących w nim warunków produkcji.

2.9 Analiza powinna dotyczyć przestrzegania art. 10 ust. 3 Traktatu dotyczącego prawa obywateli do uczestniczenia w życiu demokratycznym Unii. Decyzje powinny być podejmowane w sposób jak najbardziej otwarty i na poziomie jak najbliższym obywatela.

2.10 Należy przygotować prognozę dotyczącą społecznych aspektów rozwoju sektora kolei, uwzględniającą zapoczątkowane procesy restrukturyzacyjne, ponowne określenie zakresu działań, przenoszenie kompetencji w okresie szybkiej wymiany personelu kolei oraz warunki społeczne i warunki pracy pracowników kolei z punktu widzenia celów dotyczących zdrowia i bezpieczeństwa pracowników.

3. Zarządzanie i otwarcie krajowych usług transportu pasażerskiego na konkurencję

3.1 Dzięki proponowanemu wnioskowi ustawodawczemu Komisja chce ożywić działalność kolejową za pośrednictwem wprowadzenia konkurencji do krajowych przewozów pasażerskich. Zdaniem Komisji konkurencję tę powinno wzmocnić prawodawstwo unijne przewidujące oddzielenie ról zarządców infrastruktury – poszerzonej, by uwzględniała zarządzanie ruchem, konserwację sieci oraz inwestycje w sieci – od roli przewoźników. Komisja pragnie także wzmocnić organy regulacyjne, które mają kontrolować rynek kolejowy.

3.2 W tym celu Komisja zaproponowała zmianę dyrektywy 2012/34/UE z 21 listopada 2012 r., której transpozycja do prawa krajowego ma się zakończyć 16 czerwca 2015 r. Warto zauważyć, że inicjatywę tę podjęto, zanim okazało się, jak skuteczne są rozwiązania, które przyjęto w ramach tego przekształcenia.

3.3 Podobnie niemożliwe było dokonanie oceny pełnych skutków przyjętych rozwiązań dotyczących zarządzania funkcjonowaniem głównych korytarzy.

3.4 W ocenach skutków powiązanych z projektem czwartego pakietu kolejowego Komisja poczyniła szereg obserwacji, przynajmniej, że niektóre z nich dotyczą zjawisk nowych czy też

są niejednoznaczne. Przedstawiono w nich jednak szereg elementów, które przemawiają za proponowanymi rozwiązaniami.

3.5 Z szeregu przeprowadzonych analiz wynika bardzo zróżnicowany obraz konsekwencji rozdzielenia funkcji sprawowanych przez zarządców infrastruktury i przedsiębiorstwa kolejowe. Analiza danych statystycznych przedstawionych przez Komisję pokazuje jednak, że nie zachodzi w sposób automatyczny współzależność między tym rozdzieleniem funkcji, otwarciem rynku a poprawą wyników w zakresie przewozów kolejowych, ale że wyniki te wydają się być bezpośrednio uzależnione od poziomu finansowania i wysokości opłat. Z drugiej strony raport Mc Nulty'ego prezentuje bardzo niejednorodny bilans sytuacji w Zjednoczonym Królestwie, przyznając, że system kolejowy tego państwa okazuje się droższy zarówno dla państwa, jak i dla użytkowników i że jego słabością jest brak uzgodnień pomiędzy poszczególnymi podmiotami sprawującymi, że konieczna jest większa ingerencja państwa w celu zintegrowania niezbędnych elementów (cen, obsługi połączeń, rozkładów jazdy itd.). W celu rozwiązania tej łamigłówki Mc Nulty przedstawia trzy zalecenia do stopniowego wdrożenia: podział kosztów i wpływów między zarządców infrastruktury i przedsiębiorstwa kolejowe, utworzenie spółki *joint venture* przez te podmioty czy też reintegrację wydzielonych franczyz.

3.6 Z szeregu krajowych analiz dotyczących jakości usług kolejowych – takich jak przeprowadzona przez brytyjskie stowarzyszenie konsumentów „Which?” – wynika niejednorodny obraz funkcjonowania kolei z punktu widzenia użytkowników; poziom zadowolenia z usług wynosi $\leq 50\%$ w przypadku połowy operatorów i jedynie 22 % pasażerów uważa, że system się poprawia (<http://which.co.uk/home-and-garden/leisure/reviews-ns/best-and-worst-uk-train-companies/best-train-companies-overall/>).

3.7 Z drugiej strony w projekcie Komisji nie poczyniono żadnych propozycji dotyczących poprawy dostępności dla osób niepełnosprawnych. W odniesieniu do tej kwestii poszczególne podmioty powinny przeprowadzić konsultacje i wysłuchać zdania użytkowników.

3.8 Komisja odniosła się do ankiety z 2012 r. na temat zadowolenia pasażerów kolei, którą EKES uznał za niewystarczającą w zaleceniach (pkt 1.6) przedstawionych w opinii TEN/495 z 13 grudnia 2012 r.

3.9 Komisja podkreśla także znaczenie dotacji publicznych przekazanych sektorowi oraz apele o wniesienie środków publicznych w celu zmniejszenia czy zlikwidowania zadłużenia systemu, która to możliwość została ujęta i zalecona w dyrektywie 91/440 oraz w wytycznych dotyczących pomocy państwa z kwietnia 2008 r. Przyznanie pomocy państwa w tym przypadku nie jest czymś niespotykanym z uwagi na wielkość kapitału fizycznego, jaki trzeba zgromadzić, aby wypełnić cele dotyczące środowiska, interesu publicznego czy polityki publicznej. Podobne rozwiązania dotyczą też innych podmiotów – publicznych lub prywatnych – z innych sektorów.

3.10 Aby stworzyć warunki do otwarcia rynków, Komisja proponuje wyraźne rozdzielenie funkcji zarządcy infrastruktury (których zakres na nowo określa) od funkcji przewoźnika. Celem tej propozycji jest uniknięcie konfliktów interesów i praktyk dyskryminacyjnych oraz ułatwienie wykrywania praktyk wewnętrznego subsydiowania i zapobieganie im, przy czym nie przedstawiono dowodów istnienia takich praktyk lub przedstawiono dane kwestionowane przez zainteresowane podmioty i przez Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej. To właśnie z tego powodu Trybunał w całości odrzucił postępowanie w sprawie uchybienia zobowiązaniom państwa członkowskiego wszczęte przez Komisję przeciwko Niemcom i Austrii. EKES podkreśla, że o ile przewoźnicy towarowi i operatorzy logistyki ogółem, a nowi operatorzy kolejowi w szczególności, wolą rynek kolejowy UE charakteryzujący się rozdzieleniem funkcji i deregulacją, brakiem granic i większym zintegrowaniem z działalnością innych rodzajów transportu, o tyle pozostałe podmioty na rynku kolejowym, takie jak obecni operatorzy kolejowi, organizacje konsumenckie, organy transportu publicznego itp., zajmują bardziej ostrożne stanowisko, kładąc nacisk na utrzymanie obecnej jakości usług.

3.11 Zgodnie z art. 63 ust. 1 dyrektywy 2012/34 w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego obaj współprawodawcy zwrócili się do Komisji o przedstawianie sprawozdań „z wykonania rozdziału II”, który dotyczy zasadniczo niezależności i struktur transportu kolejowego w UE; sprawozdania te zawierają „ocenę rozwoju rynku, w tym stanu przygotowań do dalszego otwarcia rynku kolejowego” oraz „analizę różnych modeli organizacji tego rynku oraz skutków niniejszej dyrektywy dla umów o świadczenie usług publicznych i ich finansowania”. Komisja powinna wziąć w tym celu także pod uwagę „wykonanie rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 oraz istotne różnice pomiędzy państwami członkowskimi (zagęszczenie sieci dróg, liczba pasażerów, średnia odległość podróży)”. W trakcie debat stwierdzono konieczność pozostawienia państwom członkowskim możliwości organizowania ich systemów krajowych i utrzymania, gdy uznają to za stosowne, jakiejś formy integracji struktur, która pozwala na łączenie zasobów oraz ograniczenie stosowania powiązań szkodliwych zarówno w wymiarze ekonomicznym, jak i pod względem bezpieczeństwa.

3.12 Oddzielenie zarządzania infrastrukturą w systemie transportowym z jednym tylko poziomem swobody tworzy zazwyczaj więcej problemów niż przynosi korzyści, gdyż znacząco utrudnia funkcjonowanie systemu oraz powoduje wzrost kosztów i spadek jakości usług. Dotyczy to przede wszystkim sieci o dużym natężeniu ruchu mieszanego.

3.13 Uwzględnianie postępu technicznego jest bardziej powolne i trudniejsze. Zahamowane zostają innowacje, które najczęściej pojawiają się zarówno w ramach elementów nieruchomości (infrastruktura), jak i ruchomych (tabor kolejowy). W znaczącym stopniu nasila się biurokracja i mnożą się

struktury pośrednie, co powoduje wzrost kosztów funkcjonowania systemu i spowolnienie procesów decyzyjnych.

3.14 Ponadto oddzielenie funkcji zarządów infrastruktury od funkcji przewoźników zwiększa dystans między zarządcą sieci czy infrastruktury a użytkownikami końcowymi (pasażerami i załadowcami) wraz z ich wymaganiami dotyczącymi jakości usług (a zwłaszcza punktualności). W systemie kolejowym trzeba zatem utrzymać rolę centralnego podmiotu bez uszczerbku dla niezależności zarządców infrastruktury w wypełnianiu ich podstawowych funkcji.

3.15 Jeśli chodzi o infrastrukturę usługową, EKES w pkt 1.7 opinii TEN/432-433 z 16 marca 2011 r. zawarł następujące zalecenie: „W kwestii warunków dostępu do infrastruktury usługowej EKES nie może zaakceptować wymogu dotyczącego niezależności prawnej, organizacyjnej i decyzyjnej, który mógłby zagrażać istniejącym obecnie, trudnym do zastąpienia strukturom.” Nie pojawił się żaden nowy element skłaniający do zmiany tego zalecenia.

3.16 Komisja przyznaje jednak, że połączenie pewnych funkcji umożliwiłoby poprawę wyników systemu i jakości usług dla pasażerów. Komitet podziela to zdanie.

3.17 Jeśli chodzi o liberalizację międzynarodowych kolejowych przewozów pasażerskich w Unii, wprowadzoną w styczniu 2010 r., nie można stwierdzić, że w sposób systematyczny prowadzi ona obecnie do znacznego spadku cen tego rodzaju usług czy też do spektakularnego rozwoju tego segmentu.

3.18 W sektorze szybkich kolei Europa stała się faktem już przed 2010 r. – dzięki znacznym inwestycjom publicznym dokonywanym w niektórych państwach członkowskich – i konkurencja w tej dziedzinie prawdopodobnie przez jeszcze długi okres będzie raczej intermodalna niż intramodalna. Liberalizacja wprowadzona w 2010 r. przyniosła przede wszystkim zlikwidowanie szeregu połączeń realizowanych z wykorzystaniem tradycyjnych środków materialnych i warunków działania (innych niż dla szybkich kolei) i w wielu przypadkach zakończenie trwającej od dawna współpracy. EKES ubolewa nad takim rozwojem sytuacji i zdecydowanie apeluje do Komisji, by podjęła konieczne działania w celu ulepszenia i rozwoju transgranicznych pasażerskich przewozów kolejowych.

3.19 Analiza sytuacji w zakresie kolejowych przewozów towarowych ukazuje katastrofalny obraz w szeregu państw członkowskich. Wynika to przede wszystkim z tego, że modernizacja i rozwój linii kolejowych nie postępują w tym samym tempie co modernizacja połączeń drogowych oraz że w przewozach kolejowych trzeba płacić za prawo do użytkowania tras.

Do tego dochodzi fakt, że konkurencja dotycząca najbardziej opłacalnych połączeń sprawia, że wprowadza się usprawnienia dotyczące pewnej liczby połączeń w systemie przewozów całopociągowych. Jednakże po części odbywa się to kosztem przewozu ładunków rozproszonych, którego wielkość coraz bardziej maleje. Może to skutkować przekształceniem całych obszarów w pustynie przemysłowe i oznacza wprowadzenie na drogi tysięcy samochodów ciężarowych. Wiele podmiotów chętnie przyznaje zresztą, że w niektórych państwach członkowskich liberalizacja nie spowodowała przeniesienia ani jednej tony transportowanych towarów na koleje.

3.20 Powyższe stwierdzenia skłaniają EKES, by – pomimo oczywistej konieczności zreformowania rynku – zasugerować Komisji przyjęcie ostrożnego podejścia do liberalizacji rynku krajowych przewozów pasażerskich z uwagi na dotychczasowe doświadczenia związane z liberalizacją przewozów międzynarodowych. Komisja dostrzega zresztą trudności z ożywieniem międzynarodowych przewozów kolejowych, zbyt odrywanych od połączeń krajowych, które umożliwiłyby im skorzystanie z wyraźnego efektu sieciowego.

3.21 W tej kwestii EKES zgadza się ze stwierdzeniem, że międzynarodowe pasażerskie przewozy kolejowe rozwijają się słabo pomimo niezaprzeczalnych wysiłków Komisji Europejskiej dotyczących ram prawnych.

3.22 Wynika stąd jasno, że rezultaty proponowanych rozwiązań są niewystarczające, zwłaszcza z uwagi na niezdolność rynku do rozwiązania opisanych problemów bez odpowiednich inwestycji i bez odpowiednich zachęt politycznych. W tym kontekście szczególnie ważne jest zapewnienie połączeń z najbardziej peryferyjnymi regionami państw za pośrednictwem nowoczesnych i przyjaznych dla środowiska środków transportu.

3.23 Cel ten musi stanowić priorytet Unii, aby stworzyć jednolity obszar europejski, usunąć efekt granic i zapewnić spójność – pod względem rozwoju oraz w wymiarze gospodarczym i społecznym – obszarów, które do tej pory miały do czynienia z paraliżującymi barierami.

3.24 Unia powinna przewidzieć możliwość tworzenia struktur transgranicznych i określenia zasad interwencji z ich strony na obszarach, które pokrywają, by umożliwić określanie i organizowanie zadań w zakresie usług świadczonych w interesie ogólnym zgodnie z postanowieniami art. 14 Traktatu i Protokołu nr 26 do Traktatu.

3.25 Tylko inicjatywa polityczna i silne wsparcie dla niej ze strony władz publicznych pozwolą utworzyć obszar i połączenia, które będzie mógł objąć dojrzały rynek. EKES wzywa Komisję, by wyraźnie skoncentrowała się na rzeczywistej poprawie jakości i bezpieczeństwa usług świadczonych na rynku kolejowym UE, zwłaszcza w ruchu transgranicznym, uwzględniając także rozwój innych rodzajów transportu. Ogólnym celem powinien być wzrost udziału kolei w rynku oraz zadowolenie klientów, zaś instrumenty realizacji tego celu mogą być różne w różnych państwach członkowskich.

4. Zmiana rozporządzenia nr 1370/2007 w sprawie zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych

4.1 We wniosku dotyczącym zmiany rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 mowa jest o obowiązku organizowania przetargów na wykonywanie przewozów kolejowych, sposobie organizacji tych procedur przetargowych, sporządzaniu planów transportu publicznego i udostępnianiu taboru kolejowego nowym podmiotom na rynku.

4.2 W punkcie 1.7 opinii TEN/495 z 13 grudnia 2012 r. EKES wyraził poważne zastrzeżenia wobec zmiany rozporządzenia w sprawie zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych. Trzeba stwierdzić, że przewidziany przegląd nie spełnia oczekiwań w świetle rezultatów ocen skutków.

4.3 Szereg analiz, z których część przeprowadzono dla Komisji, jak np. „*Study on Regulatory Options on Future Market Opening in Rail Passengers Transport*”, przyniosło zróżnicowane i sprzeczne wyniki, co nie pozwala na znalezienie jednolitego rozwiązania dla problemów związanych z poziomem natężenia ruchu, częstotliwością usług, zmianami w dziedzinie pomocy państwa i wydajnością.

4.4 Bardzo podobne wyniki uzyskano w odniesieniu do sieci objętych odmiennymi ramami prawnymi (otwartymi lub nie na konkurencję), co sprawia, że nie należy przyjmować podejścia zbyt ogólnego, nieuwzględniającego krajowych czynników wpływających na organizację przewozów, takich jak warunki geograficzne i pogodowe oraz rozmieszczenie zakładów produkcyjnych i osiedli mieszkaniowych, które są niekiedy bardzo oddalone od linii kolejowych, o czym wspomniano w opinii TEN/495 z 13 grudnia 2012 r.

4.5 W związku z powyższym UE powinna zadbać o to, by stosowane rozwiązania pozwoliły na osiągnięcie przewidzianych celów, których nie udało się osiągnąć na poziomie krajowym, regionalnym lub lokalnym, i by nie wykraczała w swych działaniach poza to, co jest niezbędne do osiągnięcia tychże celów.

4.6 Przestrzeganie tego założenia powinno być przedmiotem uważnej analizy w świetle propozycji Komisji, by określić górne limity dotyczące bezpośredniego udzielania zamówień; przepis ten stanowi kontrowersyjne ograniczenie administracyjnej swobody działania organów publicznych.

4.7 Samo ustanowienie limitów ograniczających wielkość francyz oferowanych operatorom w sposób nieunikniony wywoła efekt progowy, który może negatywnie wpłynąć na ciągłość usług i który spowoduje, że względu na brak wzajemnej kompensacji, że wzrost konkurencyjności oczekiwany w związku z otwarciem na konkurencję będzie mniejszy. Dlatego też należy pozwolić właściwym władzom na przydzielanie jednej lub kilku części zamówienia bezpośrednio danemu podmiotowi lub w wyniku procedury przetargowej, jak przewidziano obecnie w rozporządzeniu 1370/2007/WE, oraz na swobodne określanie jej struktury, ewentualnie z podziałem zamówienia na części, aby uniknąć efektu progowego.

4.8 Należy też postawić pytanie o sens tak szczegółowego określania sposobu sporządzania planów transportu publicznego, gdyż wydaje się to ograniczać przewidziany w Traktacie „szeroki zakres uprawnień dyskrecjonalnych organów krajowych, regionalnych i lokalnych w dziedzinie obowiązku świadczenia usług publicznych”.

4.9 Szczególną uwagę należy zwrócić na warunki, na jakich Komisja zamierza udostępnić kapitał fizyczny niezbędny do prowadzenia przewozów kolejowych nowym podmiotom, które nie mają obowiązku prowadzenia inwestycji i działań w dziedzinie badań i innowacji, co jest przecież ważne dla jakości i bezpieczeństwa kolei.

4.10 Przykład Zjednoczonego Królestwa pokazuje, że udostępnienie to zapewniają banki za pośrednictwem przedsiębiorstw finansowych, co stwarza duże zagrożenie dla dostępności kapitału fizycznego i wywołuje pytania o to, kto nim zarządza.

5. Rola Europejskiej Agencji Kolejowej oraz bezpieczeństwo i interoperacyjność kolei

5.1 Drugi pakiet kolejowy obejmował utworzenie Europejskiej Agencji Kolejowej z siedzibą w Valenciennes we Francji, która zajmuje się harmonizacją techniczną europejskich sieci i sprzętu, rozwojem interoperacyjności dzięki opracowywaniu wspólnych norm (technicznych specyfikacji interoperacyjności – TSI, i wspólnych metod oceny bezpieczeństwa – CSM) oraz poprawą bezpieczeństwa kolei.

5.2 Art. 91 Traktatu nałożył na UE obowiązek osiągnięcia określonych rezultatów w odniesieniu do bezpieczeństwa transportu, którego poziom powinna stale podnosić.

5.3 Poziomu bezpieczeństwa kolei i jego rozwoju w świetle odnośnych zmian instytucjonalnych i technicznych nie można jednak w żadnym razie mierzyć w oparciu o odnotowaną liczbę ofiar, ale należy go oceniać na podstawie wskaźników pozwalających obserwować jego zmiany i je antycypować, aby zagwarantować maksymalny poziom bezpieczeństwa użytkownikom i osobom mieszkającym w pobliżu infrastruktury kolejowej.

5.4 Utworzenie europejskiego obszaru kolejowego wymaga poprawy interoperacyjności. Podstawą kompatybilności infrastruktury i taboru kolejowego czy instalacji stałych powinny być procedury proste i szybkie, utrzymujące poziom ich bezpieczeństwa oraz zapewniające ich rozwój, modernizację i dostosowanie do nowych potrzeb.

5.5 Z tego punktu widzenia – wbrew temu, co przedstawiono w sprawozdaniu Komisji dla Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów dotyczącym wykonania przepisów dyrektywy 2007/58/WE w zakresie otwarcia rynku międzynarodowych kolejowych przewozów pasażerskich, towarzyszącym komunikatowi Komisji do Parlamentu Europejskiego i Rady

w sprawie czwartego pakietu kolejowego – nie można traktować bezpieczeństwa jako przeszkody. Niedawne doświadczenia zgromadzone w innych dziedzinach pokazują, że nadmierna pobłażliwość w tej dziedzinie przynosi negatywne skutki, jeśli chodzi o postrzeganie roli UE przez obywateli. Katastrofy w Viareggio i ostatnio w Schellebelle powinny skłaniać wszystkie podmioty sektora do większej ostrożności i dbałości o przestrzeganie wymogów w przewozach kolejowych.

5.6 Pod tym względem Europejska Agencja Kolejowa odgrywa centralną rolę we współpracy z krajowymi organami ds. bezpieczeństwa połączonymi w sieć służącą wymianie i koordynacji. Zadania tejsze agencji i organów krajowych powinny objąć wymiar ludzki działalności kolejowej oraz aspekty związane ze zdrowiem i bezpieczeństwem pracowników, które są nieodłącznym elementem wpływającym na bezpieczeństwo kolei.

5.7 Z uwagi na rosnącą liczbę podmiotów zajmujących się działalnością kolejową oraz możliwe skutki nieodpowiedniej organizacji pracy rola krajowych organów ds. bezpieczeństwa powinna obejmować także kontrolę warunków realizacji działalności kolejowej; krajowe organy ds. bezpieczeństwa powinny stać się prawdziwą policją kolejową, której zadaniem byłoby sprawdzanie stosowania obowiązujących uregulowań należących do społecznego porządku publicznego.

5.8 W kwietniu 2011 r. na zalecenie Komisji przeprowadzono ocenę roli agencji. Wynika z niej, że agencji można byłoby powierzyć zadanie wspierania innowacji mającej na celu poprawę interoperacyjności i bezpieczeństwa kolei, a zwłaszcza wykorzystywania nowych technologii informacyjnych i systemów nadzoru i monitorowania ruchu. Agencji nie można byłoby jednak zwolnić z odpowiedzialności prawnej za podejmowane decyzje.

5.9 Ta ostatnia kwestia zwraca uwagę na konieczność określenia polityki przemysłowej opartej na badaniach naukowych, innowacji i inwestycjach; jest ona dla Europy ważna i wymaga wsparcia ze strony władz publicznych, gdyż może pomóc w ożywieniu gospodarki. Europejski projekt przemysłowy i badawczy Shift2Rail może stanowić właściwe podejście pod warunkiem odpowiedniego zaangażowania w niego wszystkich przedsiębiorstw kolejowych.

5.10 Ponadto z poszanowaniem obowiązków Unii określonych w art. 91 Traktatu oraz w celu zagwarantowania poprawy zdrowia i bezpieczeństwa pracowników można byłoby przyznać Agencji uprawnienia preskryptywne tak, by mogła wymagać od wszystkich podmiotów stosowania się do decyzji podjętych w odniesieniu do interoperacyjności.

6. Aspekty społeczne

6.1 Ostatnim elementem ożywienia polityki przemysłowej na poziomie unijnym jest kwestia profilu demograficznego pracowników oraz rozłożenia kwalifikacji w sektorze kolei i budownictwa kolejowego.

6.2 Należy odnotować, że pracownicy się starzeją i zmienia się sytuacja społeczna w tych sektorach tak, że kadry zarządzające, inżynierowie i technicy będą w przyszłości stanowić coraz większy odsetek zatrudnionych.

6.3 W nadchodzących latach doprowadzi to do intensywnej wymiany personelu odpowiedzialnego za działalność kolejową i dużej rotacji w nowych podmiotach na rynku, co wywołuje pytania o warunki pracy w tych przedsiębiorstwach i o obniżenie poziomu ochrony socjalnej obowiązującej w tym sektorze, uwzględniającej uciążliwy i niebezpieczny charakter zawodów związanych z koleją, która przed liberalizacją sprawiała, że sektor ten był atrakcyjny dla pracowników.

6.4 Atrakcyjność zawodów związanych z koleją, zwłaszcza dla młodzieży i kobiet, jest zatem bardzo ważna dla zapewnienia niezawodności kolei w państwach członkowskich i na poziomie UE, gdyż pozwala przyciągnąć nowych pracowników i zapewnić ich pozostanie w tym sektorze.

6.5 Ten podwójny cel dotyczący atrakcyjności sektora i lojalności pracowników wymaga spełnienia przez państwa

członkowskie zobowiązań podjętych w zakresie ochrony socjalnej (zwłaszcza w odniesieniu do emerytur), gwarancji zbiorowych i warunków pracy oraz zapewnienia pracownikom długofalowych perspektyw pracy i rozwoju kariery zawodowej w oparciu o nabywanie i uznawanie kompetencji. W tym celu można by wykorzystać specjalne programy takie jak Erasmus.

6.6 W opinii TEN/445 dotyczącej społecznych aspektów polityki transportowej UE z 15 czerwca 2011 r. EKES przedstawił szereg zaleceń, jak zwiększyć atrakcyjność sektora, które Komisja powinna uwzględnić we wnioskach ustawodawczych.

6.7 EKES apeluje, by każde państwo członkowskie w ramach podejmowania decyzji co do organizacji i otwarcia na konkurencję utrzymało poziom zatrudnienia w przypadku zasiedzia-
łych przewoźników kolejowych, zbiorowe gwarancje oraz warunki wynagrodzenia i warunki pracy dla pracowników. W przypadku zmiany podmiotu świadczącego usługi należy przewidzieć przejęcie pracowników i przyznanych im gwarancji zbiorowych.

Bruksela, 11 lipca 2013 r.

Przewodniczący
Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego
Henri MALOSSE

ZAŁĄCZNIK

do Opinii Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego

Następujące poprawki, które uzyskały poparcie co najmniej jednej czwartej oddanych głosów, zostały odrzucone w trakcie debaty:

Punkt 1.5

Zmienić

EKES apeluje, by państwa członkowskie zachowały możliwość organizowania własnych krajowych systemów kolejowych oraz otwarcia rynku krajowego na konkurencję odpowiednio do ich sytuacji geograficznej, demograficznej i historycznej oraz panujących w nich warunków gospodarczych, społecznych i środowiskowych. EKES popiera cel wniosku Komisji, jakim jest zakończenie budowy wspólnego rynku kolejowego w Europie, który będzie się charakteryzował wysoką jakością transportu i będzie wolny od problemów granicznych. Komitet wzywa Komisję, by wyraźnie skoncentrowała się na rzeczywistej poprawie jakości usług świadczonych na rynku kolejowym UE, zwłaszcza w ruchu transgranicznym, uwzględniając także rozwój innych rodzajów transportu. Celem powinien być wzrost udziału kolei w rynku oraz zadowolenie klientów, zaś instrumenty realizacji tego celu mogą być różne w różnych państwach członkowskich.

Wynik głosowania (punkty 1.5 i 3.1 zostały poddane pod głosowanie i odrzucone łącznie)

Za: 30
Przeciw: 71
Wstrzymało się: 7

Punkt 3.1

Zmienić

Dzięki proponowanemu wnioskowi ustawodawczemu Komisja we wniosku ustawodawczym w sprawie czwartego pakietu kolejowego kontynuuje prace na rzecz ożywienia działalności kolejowej w Europie. chce ożywić działalność kolejową. Podobnie jak w przypadku poprzednich pakietów, w sprawie których podjęto już decyzje, obecny pakiet ma oparcie w fakcie, iż koleje stanowią istotną część zrównoważonego systemu transportowego w UE oraz że zreformowanie rynku jest niezbędne dla stworzenia wspólnego rynku kolejowego. Wspólny rynek kolejowy może odegrać rolę, jakiej transport kolejowy nie był w stanie pełnić w ostatnich dziesięcioleciach. Po wprowadzeniu konkurencji w kolejowych przewozach towarowych i międzynarodowych przewozach pasażerskich, w obecnym wniosku wprowadza się także konkurencję za pośrednictwem wprowadzenia konkurencji do krajowych przewozów pasażerskich. Zdaniem Komisji konkurencję tę powinno wzmocnić prawodawstwo unijne przewidujące oddzielenie roli zarządców infrastruktury – poszerzonej, by uwzględniała zarządzanie ruchem, konserwację sieci oraz inwestycje w sieci – od roli operatorów kolejowych przewoźników. Komisja pragnie także wzmocnić organy regulacyjne, które mają kontrolować rynek kolejowy. EKES popiera cel wniosku Komisji, jakim jest zakończenie budowy wspólnego rynku kolejowego w Europie, który będzie się charakteryzował wysoką jakością transportu i będzie wolny od problemów granicznych.

Wynik głosowania (punkty 1.5 i 3.1 zostały poddane pod głosowanie i odrzucone łącznie)

Za: 30
Przeciw: 71
Wstrzymało się: 7

Punkt 3.5

Zmienić

Z szeregu przeprowadzonych analiz wynika bardzo zróżnicowany obraz konsekwencji rozdzielania funkcji sprawowanych przez zarządców infrastruktury i przedsiębiorstwa kolejowe oraz następstw deregulacji rynków kolejowych. Analiza danych statystycznych przedstawionych przez Komisję pokazuje jednak również, że nie zachodzi w sposób automatyczny współzależność między tym rozdzielaniem funkcji, otwarciem rynku a poprawą wyników w zakresie kolejowych. Ponadto doświadczenia są wyraźnie różne w przypadku poszczególnych państw członkowskich, które przeprowadziły rozdzielanie funkcji i/lub deregulację rynków kolejowych, oraz w przypadku rynków, które nie zostały zreformowane. Wydaje się, że udział transportu kolejowego w rynku zależy nie tylko od modelu zarządzania, ale także od ogólnego poziomu inwestycji oraz czynników geograficznych, demograficznych i związanych z przemysłem, ale że wyniki te wydają się być bezpośrednio uzależnione od poziomu finansowania i wysokości opłat. Z drugiej strony raport Mc Nulty'ego prezentuje bardzo niejednorodny bilans sytuacji w Zjednoczonym Królestwie, przyznając, że system kolejowy tego państwa okazuje się droższy zarówno dla państwa, jak i dla użytkowników i że jego słabością jest brak uzgodnień pomiędzy poszczególnymi podmiotami sprawiający, że konieczna jest większa ingerencja państwa w celu zintegrowania niezbędnych elementów (cen, obsługi połączeń, rozkładów jazdy itd.). W celu rozwiązania tej lamigłówki Mc Nulty przedstawia trzy zalecenia do stopniowego wdrożenia: podział kosztów i wpływów między zarządców infrastruktury i przedsiębiorstwa kolejowe, utworzenie spółki joint venture przez te podmioty czy też reintegrację wydzielonych francyz

Wynik głosowania (punkty 3.5 i 3.6 zostały poddane pod głosowanie i odrzucone łącznie)

Za: 27
Przeciw: 70
Wstrzymało się: 7

Punkt 3.6

Skreślić punkt

~~Z szeregu krajowych analiz dotyczących jakości usług kolejowych — takich jak przeprowadzona przez brytyjskie stowarzyszenie konsumentów „Which?” — wynika niejednorodny obraz funkcjonowania kolei z punktu widzenia użytkowników; poziom zadowolenia z usług wynosi $\leq 50\%$ w przypadku połowy operatorów i jedynie 22% pasażerów uważa, że system się poprawia (<http://which.co.uk/home-and-garden/leisure/reviews-ns/best-and-worst-uk-train-companies/best-train-companies-overall/>).~~

Wynik głosowania (punkty 3.5 i 3.6 zostały poddane pod głosowanie i odrzucone łącznie)

Za: 27
Przeciw: 70
Wstrzymało się: 7

Punkt 3.11

Zmienić

Zgodnie z art. 63 ust. 1 dyrektywy 2012/34 w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego obaj współprawodawcy zwrócili się do Komisji o przedstawianie sprawozdań „z wykonania rozdziału II”, który dotyczy zasadniczo niezależności i struktur transportu kolejowego w UE; sprawozdania te zawierają „ocenę rozwoju rynku, w tym stanu przygotowań do dalszego otwarcia rynku kolejowego” oraz „analizę różnych modeli organizacji tego rynku oraz skutków niniejszej dyrektywy dla umów o świadczenie usług publicznych i ich finansowania”. Komisja powinna wziąć w tym celu także pod uwagę „wykonanie rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 oraz istotne różnice pomiędzy państwami członkowskimi (zagęszczenie sieci dróg, liczba pasażerów, średnia odległość podróży)”. W trakcie debat poparto koncepcję stwierdzono konieczność pozostawienia państwom członkowskim możliwości organizowania przez państwa członkowskie ich systemów krajowych i utrzymania, gdy uznają to za stosowne, jakiejś formy integracji struktur, która pozwala na łączenie zasobów oraz ograniczenie stosowania powiązań szkodliwych zarówno w wymiarze ekonomicznym, jak i pod względem bezpieczeństwa.

Wynik głosowania (punkty 3.11, 3.12, 3.13 i 3.14 zostały poddane pod głosowanie i odrzucone łącznie)

Za: 35
Przeciw: 67
Wstrzymało się: 2

Punkt 3.12

Skreślić punkt

~~Oddzielenie zarządzania infrastrukturą w systemie transportowym z jednym tylko poziomem swobody tworzy zazwyczaj więcej problemów niż przynosi korzyści, gdyż znacząco utrudnia funkcjonowanie systemu oraz powoduje wzrost kosztów i spadek jakości usług. Dotyczy to przede wszystkim sieci o dużym natężeniu ruchu mieszanego.~~

Wynik głosowania (punkty 3.11, 3.12, 3.13 i 3.14 zostały poddane pod głosowanie i odrzucone łącznie)

Za: 35
Przeciw: 67
Wstrzymało się: 2

Punkt 3.13

Skreślić punkt:

~~Uwzględnianie postępu technicznego jest bardziej powolne i trudniejsze. Zahamowane zostają innowacje, które najczęściej pojawiają się zarówno w ramach elementów nieruchomych (infrastruktura), jak i ruchomych (tabor kolejowy). W znaczącym stopniu nasila się biurokracja i mnożą się struktury pośrednie, co powoduje wzrost kosztów funkcjonowania systemu i spowolnienie procesów decyzyjnych.~~

Wynik głosowania (punkty 3.11, 3.12, 3.13 i 3.14 zostały poddane pod głosowanie i odrzucone łącznie)

Za: 35
Przeciw: 67
Wstrzymało się: 2

Punkt 3.14

Zmienić

Ponadto oddzielenie Oddzielenie funkcji zarządów infrastruktury od funkcji przewoźników może nieść ze sobą niebezpieczeństwo zwiększenia dystansu zwiększa dystans między zarządcą sieci czy infrastruktury a użytkownikami końcowymi (pasażerami i załadowcami) wraz z ich wymaganiami dotyczącymi jakości usług (a zwłaszcza punktualności). Tym bardziej widoczna staje się potrzeba odpowiedniego podmiotu pełniącego funkcję regulacyjną na tych rynkach. W systemie kolejowym trzeba zatem utrzymać rolę centralnego podmiotu bez uszczerbku dla niezależności zarządców infrastruktury w wypełnianiu ich podstawowych funkcji.

Wynik głosowania (punkty 3.11, 3.12, 3.13 i 3.14 zostały poddane pod głosowanie i odrzucone łącznie)

Za: 35
Przeciw: 67
Wstrzymało się: 2

Punkt 3.19

Zmienić

Analiza sytuacji w W zakresie kolejowych przewozów towarowych następstwa deregulacji są bardzo zróżnicowane w zależności od państw członkowskich i rynków. W niektórych państwach członkowskich, zwłaszcza w Europie Wschodniej, rozwój sytuacji jest ostatnio bardzo problematyczny, ukazuje katastrofalny obraz w szeregu państw członkowskich. Wynika to jednak nie z samej deregulacji, lecz przede wszystkim z tego, że modernizacja i rozwój linii kolejowych nie postępują w tym samym tempie, co modernizacja połączeń drogowych oraz że w przewozach kolejowych trzeba płacić za prawo do użytkowania tras. W niektórych innych krajach wielkość usług świadczonych klientom wzrosła znacznie, a tym samym koleją przewozi się więcej towarów niż poprzednio. Ogólnie rosnąca konkurencja, zwłaszcza w systemie przewozów całopociagowych jest pozytywnym zjawiskiem. Jednak wielkość przewozu ładunków rozproszonych, będąca od dłuższego czasu problemem w Europie, coraz bardziej maleje, co prowadzi do efektów sieciowych oraz do likwidacji słabo wykorzystywanej infrastruktury kolejowej. Do tego dochodzi fakt, że konkurencja dotycząca najbardziej opłacalnych połączeń sprawia, że wprowadza się usprawnienia dotyczące pewnej liczby połączeń w systemie przewozów całopociagowych. Jednakże po części odbywa się to kosztem przewozu ładunków rozproszonych, którego wielkość coraz bardziej maleje. Może to skutkować przekształceniem całych obszarów w pustynie przemysłowe i oznacza wprowadzenie na drogi tysięcy samochodów ciężarowych. Wiele podmiotów chętnie przyznaje zresztą, że w niektórych państwach członkowskich Z komunikatu Komisji jasno wynika, że deregulacja kolejowych przewozów towarowych w UE nie wystarcza do utworzenia nowego, konkurencyjnego rynku kolejowych przewozów towarowych. Niektórzy operatorzy twierdzą nawet, że liberalizacja nie spowodowała przeniesienia ani jednej tony transportowanych towarów na koleje.

Wynik głosowania

Za: 39
Przeciw: 72
Wstrzymało się: 3