

DYREKTYWY

DYREKTYWA 2007/58/WE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

z dnia 23 października 2007 r.

zmieniająca dyrektywę Rady 91/440/EWG w sprawie rozwoju kolei wspólnotowych oraz dyrektywę 2001/14/WE w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską, w szczególności jego art. 71,

uwzględniając wniosek Komisji,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego ⁽¹⁾,uwzględniając opinię Komitetu Regionów ⁽²⁾,stanowiąc zgodnie z procedurą określoną w art. 251 Traktatu, w świetle wspólnego tekstu zatwierdzonego przez komitet pojedynczy w dniu 31 lipca 2007 r. ⁽³⁾,

a także mając na uwadze, co następuje:

(1) Dyrektywa Rady 91/440/EWG z dnia 29 lipca 1991 r. w sprawie rozwoju kolei wspólnotowych ⁽⁴⁾ miała w założeniu ułatwić dostosowanie kolei wspólnotowych do wymogów jednolitego rynku oraz je usprawnić.

(2) Dyrektywa 2001/14/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 26 lutego 2001 r. w sprawie alokacji zdolności

przepustowej infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej ⁽⁵⁾ dotyczy zasad i procedur, które należy stosować w odniesieniu do ustalania i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej i alokacji zdolności przepustowej tej infrastruktury.

(3) W Białej księdze „Europejska polityka transportowa do roku 2010: czas na decyzje” Komisja oznajmiła swój zamiar dalszego tworzenia wewnętrznego rynku usług kolejowych, proponując otwarcie rynku w zakresie międzynarodowych usług pasażerskich.

(4) Niniejsza dyrektywa ma na celu zajęcie się kwestią otwarcia rynku dla międzynarodowych kolejowych usług pasażerskich na terytorium Wspólnoty, i w związku z tym niniejsza dyrektywa nie powinna dotyczyć usług między państwem członkowskim a krajem trzecim. Ponadto państwa członkowskie powinny mieć możliwość wyłączenia z zakresu stosowania niniejszej dyrektywy przewozów tranzytowych przez terytorium Wspólnoty.

(5) Sytuacja w dziedzinie międzynarodowych usług kolejowych jest niejednorodna. Z jednej strony, połączenia dalekobieżne (na przykład pociągi nocne) są nierentowne i obsługujące je przedsiębiorstwa kolejowe zamknęły niedawno część z nich w celu zmniejszenia strat. Z drugiej strony, na rynku międzynarodowych usług dużych prędkości odnotowano gwałtowny wzrost natężenia ruchu, a rynek ten będzie nadal dynamicznie rozwijał się w związku z przewidywanym do 2010 r. podwojeniem transeuropejskiej sieci kolei dużych prędkości oraz powstaniem jej wzajemnych połączeń. Niemniej jednak w obydwu przypadkach odczuwa się silną konkurencję ze strony tanich linii lotniczych. Dlatego też kluczowe znaczenie ma pobudzanie nowych inicjatyw poprzez propagowanie konkurencji między przedsiębiorstwami kolejowymi.

⁽¹⁾ Dz.U. C 221 z 8.9.2005, str. 56.

⁽²⁾ Dz.U. C 71 z 22.3.2005, str. 26.

⁽³⁾ Opinia Parlamentu Europejskiego z dnia 28 września 2005 r. (Dz.U. C 227 E z 21.9.2006, str. 460), wspólne stanowisko Rady z dnia 24 lipca 2006 r. (Dz.U. C 289 E z 28.11.2006, str. 30), stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 18 stycznia 2007 r. (dotychczas nieopublikowane w Dzienniku Urzędowym), rezolucja legislacyjna Parlamentu Europejskiego z dnia 25 września 2007 r. oraz decyzja Rady z dnia 26 września 2007 r.

⁽⁴⁾ Dz.U. L 237 z 24.8.1991, str. 25. Dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą 2006/103/WE (Dz.U. L 363 z 20.12.2006, str. 344).

⁽⁵⁾ Dz.U. L 75 z 15.3.2001, str. 29. Dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą 2004/49/WE (Dz.U. L 164 z 30.4.2004, str. 44).

- (6) Otwarcie rynku międzynarodowych usług pasażerskich nie jest możliwe bez szczegółowych przepisów regulujących dostęp do infrastruktury, znacznych postępów w zakresie interoperacyjności oraz ścisłych ram dotyczących bezpieczeństwa transportu kolejowego na poziomie krajowym i europejskim. Wszystkie te elementy funkcjonują obecnie w wyniku transpozycji dyrektywy 2001/12/WE⁽¹⁾ Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 26 lutego 2001 r. zmieniającej dyrektywę Rady 91/440/EWG, dyrektywy 2004/51/WE⁽²⁾ Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. zmieniającej dyrektywę Rady 91/440/EWG, dyrektywy 2001/13/WE⁽³⁾ Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 26 lutego 2001 r. zmieniającej dyrektywę Rady 95/18/WE, dyrektywy 2001/14/WE oraz dyrektywy 2004/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie bezpieczeństwa kolei wspólnotowych⁽⁴⁾. Konieczne jest, aby te nowe ramy regulacyjne zostały poparte utrwaloną, ujednoliconą praktyką przed proponowaną datą otwarcia rynku międzynarodowych usług pasażerskich. Będzie to wymagało pewnego czasu. Datą docelową otwarcia rynku powinien zatem być dzień 1 stycznia 2010 r.
- (7) Liczba usług kolejowych bez stacji pośrednich jest bardzo ograniczona. W przypadku przejazdów ze stacjami pośrednimi kluczowe znaczenie ma zezwolenie nowym podmiotom wchodzącym na rynek, które otrzymały dostęp do danych linii, na oferowanie podróżnym możliwości wsiadania i wysiadania na trasie przejazdu, tak, aby zapewnić takim przewozom osiągnięcie realistycznej szansy na uzyskanie rentowności ekonomicznej i uniknąć stawiania potencjalnych konkurentów w niekorzystnej sytuacji w porównaniu z podmiotami już obecnymi, którzy mają prawo zapewniania podróżnym możliwości wsiadania i wysiadania na trasie przejazdu. Prawo to nie powinno naruszać wspólnotowych i krajowych uregulowań w zakresie polityki konkurencji.
- (8) Wprowadzenie nowych, powszechnie dostępnych, międzynarodowych usług ze stacjami pośrednimi nie powinno pociągać za sobą otwarcia rynku krajowych usług pasażerskich, lecz skupiać się jedynie na tych stacjach, które na danej trasie międzynarodowej spełniają funkcję pomocniczą. Na tej podstawie ich wprowadzenie powinno dotyczyć usług, których głównym celem jest transport osób na trasie międzynarodowej. Przy ustalaniu, czy taki jest główny cel danej usługi, powinno brać się pod uwagę kryteria takie, jak proporcje obrotu i proporcje natężenia ruchu, wynikające z transportu pasażerów na trasach krajowych w stosunku do pasażerów na trasach międzynarodowych, oraz długość trasy. Ustalenie to powinno być dokonywane przez odpowiedni krajowy organ kontrolny na wniosek zainteresowanej strony.
- (9) Rozporządzenie (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego⁽⁵⁾ zezwala państwom członkowskim i władzom lokalnym na zawieranie umów o świadczenie usług publicznych. Umowy te mogą zawierać prawa wyłączne świadczenia określonych usług. Dlatego też konieczne jest zapewnienie spójności przepisów tego rozporządzenia z zasadą otwarcia międzynarodowych usług pasażerskich na konkurencję.
- (10) Otwarcie międzynarodowych usług pasażerskich na konkurencję, które obejmuje prawo zapewniania podróżnym możliwości wsiadania na jakiegokolwiek stacji na trasie międzynarodowej oraz wysiadania na innej stacji, w tym na stacjach znajdujących się w tym samym państwie członkowskim, może mieć wpływ na organizację i finansowanie kolejowych usług pasażerskich, świadczonych na podstawie publicznej umowy o świadczenie usług publicznych. Państwa członkowskie powinny mieć możliwość ograniczenia prawa dostępu do rynku, w przypadkach gdy prawo to zagroziłoby równowadze ekonomicznej wspomnianych umów o świadczenie usług publicznych oraz gdy właściwy organ kontrolny, o którym mowa w art. 30 dyrektywy 2001/14/WE, wydał na to zgodę na podstawie obiektywnej analizy ekonomicznej, na wniosek właściwych organów, które zawarły umowę o świadczenie usług publicznych.
- (11) Niektóre państwa członkowskie rozpoczęły już proces otwierania rynku kolejowych usług pasażerskich poprzez przeprowadzanie przejrzystych, otwartych przetargów na świadczenie niektórych usług tego typu. Nie powinny one mieć obowiązku zapewniania w pełni otwartego dostępu do międzynarodowych usług pasażerskich, gdyż konkurencja w zakresie prawa do eksploatawania niektórych tras kolejowych pozwoli w wystarczający sposób sprawdzić wartość rynkową świadczenia tych usług.
- (12) Ocena, czy równowaga ekonomiczna umów na świadczenie usług publicznych może być zagrożona, powinna uwzględniać wcześniej ustalone kryteria, takie jak wpływ na rentowność jakiegokolwiek usługi objętej daną usługą publiczną, w tym wynikający z tego wpływ na koszt netto ponoszony przez właściwy organ publiczny, który zawarł umowę, popyt wśród podróżnych, ustalanie ceny biletów, uzgodnienia w zakresie wystawiania biletów, lokalizacja i liczba stacji po obu stronach granicy oraz terminy i częstotliwość proponowanej nowej usługi. Uwzględniając taką ocenę i decyzję właściwego organu kontrolnego, państwa członkowskie mogą przyznać lub zmienić prawo dostępu do pożądaných międzynarodowych usług pasażerskich lub odmówić przyznania tego prawa, w tym pobierać opłaty od podmiotu obsługującego nową międzynarodową usługę pasażerską, zgodnie z analizą ekonomiczną i prawem wspólnotowym oraz zasadami równości i niedyskryminacji.

(1) Dz.U. L 75 z 15.3.2001, str. 1.

(2) Dz.U. L 164 z 30.4.2004, str. 164.

(3) Dz.U. L 75 z 15.3.2001, str. 26.

(4) Dz.U. L 164 z 30.4.2004, str. 44.

(5) Patrz: 1 str. niniejszego Dziennika Urzędowego.

- (13) W celu wniesienia wkładu w świadczenie usług pasażerskich na liniach objętych obowiązkiem świadczenia usług publicznych państwa członkowskie powinny mieć możliwość zezwolenia organom odpowiedzialnym za te usługi na nałożenie opłat za usługi pasażerskie objęte ich właściwością. Opłaty te powinny przyczynić się do finansowania obowiązków świadczenia usług publicznych określonych w umowach o świadczenie usług publicznych zawartych zgodnie z prawem wspólnotowym. Opłaty powinny być nakładane zgodnie z prawem wspólnotowym, w szczególności z zasadami sprawiedliwości, przejrzystości, niedyskryminacji i proporcjonalności.
- (14) Organ kontrolny powinien działać w sposób pozwalający uniknąć wszelkich konfliktów interesów oraz wszelkiego ewentualnego zaangażowania w zawieranie umów o świadczenie usług publicznych, o których mowa. W szczególności powinno zapewnić się jego funkcjonalną niezależność, jeżeli do celów organizacyjnych lub prawnych jest on ściśle powiązany z właściwym organem uczestniczącym w zawieraniu umów o świadczenie usług publicznych, o których mowa. Należy rozszerzyć kompetencje organu kontrolnego, tak aby umożliwić mu określanie celu usługi międzynarodowej i, w stosownych przypadkach, potencjalnego wpływu ekonomicznego na obowiązujące umowy o świadczenie usług publicznych.
- (15) Niniejsza dyrektywa stanowi kolejny etap otwarcia rynku kolejowego. Niektóre państwa członkowskie otworzyły już rynki międzynarodowych usług pasażerskich na swoim terytorium. W tym kontekście niniejsza dyrektywa nie powinna być interpretowana jako nakładająca na te państwa członkowskie obowiązek przyznania przed dniem 1 stycznia 2010 r. prawa dostępu przedsiębiorstwom kolejowym posiadającym koncesję w państwie członkowskim, które nie przyznało praw o podobnym charakterze.
- (16) W celu zachęcenia do inwestycji w usługi wykorzystujące wyspecjalizowaną infrastrukturę, taką jak szybkie linie kolejowe, przedsiębiorstwa kolejowe powinny mieć możliwość planowania oraz domagania się pewności prawnej, współmiernych do zakrojonych na szeroką skalę i długoterminowych inwestycji. Dlatego przedsiębiorstwom należy umożliwić z reguły zawieranie umów ramowych na okres do 15 lat.
- (17) Krajowe organy kontrolne powinny na podstawie art. 31 dyrektywy 2001/14/WE wymieniać się informacjami i, o ile w poszczególnych przypadkach zaistnieje taka potrzeba, koordynować zasady i praktykę oceniania, czy zagrożona jest równowaga ekonomiczna umów na świadczenie usług publicznych. W oparciu o zdobyte doświadczenia powinny one stopniowo opracowywać wytyczne w tym zakresie.
- (18) Stosowanie niniejszej dyrektywy powinno podlegać ocenie na podstawie sprawozdania, które Komisja ma przedstawić po dwóch latach od daty otwarcia rynku międzynarodowych usług pasażerskich. Sprawozdanie to powinno również zawierać ocenę rynku, w tym stanu przygotowań do dalszego otwarcia rynku usług pasażerskiego transportu kolejowego. W sprawozdaniu tym Komisja powinna także dokonać analizy różnych modeli organizacji tego rynku oraz skutków niniejszej dyrektywy dla umów o świadczenie usług publicznych i ich finansowania. Komisja powinna także wziąć przy tym pod uwagę wykonanie rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 oraz istotne różnice pomiędzy państwami członkowskimi (zaangażowanie sieci dróg, liczba pasażerów, średni dystans podróży). W sprawozdaniu tym Komisja powinna, w razie potrzeby, zaproponować środki uzupełniające mające na celu ułatwienie takiego otwarcia i powinna dokonać oceny skutków takich środków.
- (19) Środki konieczne do wdrożenia dyrektyw 91/440/EWG i 2001/14/WE należy przyjąć zgodnie z decyzją Rady 1999/468/WE z dnia 28 czerwca 1999 r. ustanawiającą warunki wykonywania uprawnień wykonawczych przyznanych Komisji ⁽¹⁾.
- (20) Komisja powinna mieć w szczególności prawo dostosowania załączników do tych dyrektyw. Ponieważ środki te mają ogólny zasięg i mają na celu zmianę elementów innych niż istotne niniejszych dyrektyw, muszą zostać przyjęte zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, przewidzianą w art. 5a decyzji 1999/468/WE.
- (21) Państwo członkowskie, które nie posiada systemu kolei i które w bliskiej przyszłości nie będzie posiadało takiego systemu, byłoby obciążone nieproporcjonalnym i bezcelowym obowiązkiem, jeżeli miałyby transponować i wprowadzić w życie dyrektyw 91/440/EWG i 2001/14/WE. Dlatego też takie państwa członkowskie, tak długo jak nie posiadają systemu kolei, powinny być zwolnione z obowiązku transpozycji i wprowadzenia w życie wspomnianych dyrektyw.
- (22) W związku z tym, że cel niniejszej dyrektywy, mianowicie rozwój kolei wspólnotowych, nie może zostać osiągnięty w wystarczający sposób przez państwa członkowskie, biorąc pod uwagę potrzebę zapewnienia sprawiedliwych i niedyskryminacyjnych warunków dostępu do infrastruktury oraz potrzebę uwzględnienia niezaprzeczalnie międzynarodowego wymiaru eksploatacji istotnych odcinków sieci kolejowych, a także potrzebę skoordynowanego działania ponadnarodowego, a cel ten może zostać osiągnięty w lepszy sposób na poziomie wspólnotowym, Wspólnota może przyjąć środki zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 Traktatu. Zgodnie z zasadą proporcjonalności, określoną w tym artykule, niniejsza dyrektywa nie wykracza poza to, co jest niezbędne do osiągnięcia tego celu.
- (23) Zgodnie z pkt 34 Porozumienia międzyinstytucjonalnego w sprawie lepszego stanowienia prawa ⁽²⁾ zachęca się państwa członkowskie do sporządzania, dla ich własnych celów i w interesie Wspólnoty, własnych tabel, które w możliwie najszerszym zakresie odzwierciedlają korelacje pomiędzy niniejszą dyrektywą a środkami transpozycji, oraz do podawania ich do wiadomości publicznej.

(1) Dz.U. L 184 z 17.7.1999, str. 23. Decyzja zmieniona decyzją 2006/512/WE (Dz.U. L 200 z 22.7.2006, str. 11).

(2) Dz.U. C 321 z 31.12.2003, str. 1.

(24) Należy zatem odpowiednio zmienić dyrektywy 91/440/EWG oraz 2001/14/WE,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

Artykuł 1

W dyrektywie 91/440/EWG wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 2 dodaje się ust. 4 w brzmieniu:

„4. Państwa członkowskie mogą wyłączyć z zakresu stosowania niniejszej dyrektywy wszelkie tranzytowe usługi kolejowe prowadzone przez terytorium Wspólnoty, jak i te, których świadczenie zaczyna i kończy się poza terytorium Wspólnoty.”;

2) w art. 3 skreśla się tiret czwarte;

3) w art. 3 po tiret piątym dodaje się tiret w brzmieniu:

„— »międzynarodowe usługi pasażerskie« oznaczają usługi pasażerskie, podczas świadczenia których pociąg przekracza co najmniej jedną granicę państwa członkowskiego i którego głównym celem jest przewóz podróżnych pomiędzy stacjami znajdującymi się w różnych państwach członkowskich; pociąg może być łączony lub dzielony, a jego różne części mogą mieć inne stacje początkowe i docelowe, pod warunkiem że wszystkie wagony przejeżdżają przez co najmniej jedną granicę”;

4) w art. 3 po tiret szóstym dodaje się tiret w brzmieniu:

„— »tranzyt« oznacza przejazd przez terytorium Wspólnoty, bez ładowania lub wyładowywania towarów, lub bez zapewniania podróżnym możliwości wsiadania lub wysiadania na tym terytorium”;

5) w art. 5 ust. 3 skreśla się tiret pierwsze;

6) w art. 8 ust. 1 skreśla się wyrazy: „i grupy międzynarodowe”;

7) w art. 10 skreśla się ust. 1;

8) w art. 10 dodaje się ustępy w brzmieniu:

„3a. Do dnia 1 stycznia 2010 r. przedsiębiorstwom kolejowym objętym zakresem art. 2 przyznane zostaje prawo dostępu do infrastruktury we wszystkich państwach członkowskich do celów świadczenia międzynarodowych usług pasażerskich. Wykonując usługę międzynarodowego transportu pasażerskiego, przedsiębiorstwa kolejowe mają prawo do zapewniania podróżnym możliwości wsiadania na każdej stacji znajdującej się na trasie międzynarodowej i wysiadania na innej takiej stacji, w tym na stacjach znajdujących się w tym samym państwie członkowskim.

Prawo dostępu do infrastruktury państw członkowskich, w których międzynarodowe kolejowe przewozy pasażerskie stanowią ponad połowę obrotu w ruchu pasażerskim przedsiębiorstw kolejowych tego państwa członkowskiego, jest przyznawane do dnia 1 stycznia 2012 r.

Właściwy organ kontrolny lub właściwe organy kontrolne, o których mowa w art. 30 dyrektywy 2001/14/WE, określają — na wniosek odpowiednich właściwych organów lub zainteresowanych przedsiębiorstw kolejowych — czy głównym celem usługi jest przewóz podróżnych między stacjami znajdującymi się w różnych państwach członkowskich.

3b. Państwa członkowskie mogą ograniczyć prawo dostępu, o którym mowa w ust. 3a, w połączeniach pomiędzy stacją początkową a stacją docelową, które są objęte co najmniej jednym publicznym zamówieniem na usługi zgodnym z obowiązującym prawem wspólnotowym. Ograniczenie takie nie musi skutkować ograniczeniem prawa do zapewniania podróżnym możliwości wsiadania na stacji znajdującej się na trasie międzynarodowej i wysiadania na innej takiej stacji, w tym na stacjach znajdujących się w tym samym państwie członkowskim, z wyjątkiem przypadków, gdy korzystanie z tego prawa zagrażałoby równowadze ekonomicznej publicznego zamówienia na usługi.

To, czy równowaga ekonomiczna byłaby zagrożona, określone jest przez właściwy organ kontrolny lub właściwe organy kontrolne, o których mowa w art. 30 dyrektywy 2001/14/WE, na podstawie obiektywnej analizy ekonomicznej i wcześniej ustalonych kryteriów, na wniosek:

- właściwego organu lub właściwych organów, które udzieliły publicznego zamówienia na usługi,
- każdego innego zainteresowanego właściwego organu mającego prawo ograniczania dostępu na mocy niniejszego artykułu,
- zarządcy infrastruktury, lub
- przedsiębiorstwa kolejowego realizującego publiczne zamówienie na usługę.

Właściwe organy i przedsiębiorstwa kolejowe świadczące usługi publiczne przekazują właściwemu organowi kontrolnemu lub właściwym organom kontrolnym informacje wymagane — w stopniu uzasadnionym — do podjęcia decyzji. Organ kontrolny analizuje otrzymane informacje, konsultując w razie potrzeby wszystkie odpowiednie strony, oraz przekazuje odpowiednim stronom swoją decyzję wraz z uzasadnieniem — w rozsądnym, wcześniej ustalonym terminie, ale w każdym razie nie później niż w terminie dwóch miesięcy od otrzymania wszystkich odpowiednich informacji. Organ kontrolny uzasadnia swoją decyzję oraz określa termin i warunki, zgodnie z którymi:

- stosowny właściwy organ lub stosowne właściwe organy,
- zarządca infrastruktury,

- przedsiębiorstwo kolejowe realizujące zamówienie publiczne na usługę, lub
- przedsiębiorstwo kolejowe wnoszące o uzyskanie dostępu

mogą wystąpić z wnioskiem o ponowne rozpatrzenie decyzji.

3c. Państwa członkowskie mogą także ograniczyć prawo do zapewniania podróżnym możliwości wsiadania i wysiadania na stacjach znajdujących się w tym samym państwie na trasie międzynarodowego połączenia pasażerskiego, tam gdzie prawo wyłączne przewozu osób między tymi stacjami zostało przyznane na mocy umowy koncesyjnej zawartej przed dniem 4 grudnia 2007 r., przy zastosowaniu jasnej procedury przetargowej i zgodnie z odpowiednimi zasadami prawa wspólnotowego. Ograniczenie to może być stosowane przez cały pierwotny okres trwania zamówienia lub przez 15 lat, w zależności od tego, który z tych okresów jest krótszy.

3d. Przepisy niniejszej dyrektywy nie nakładają na państwa członkowskie obowiązku przyznania przed dniem 1 stycznia 2010 r. prawa dostępu, o którym mowa w ust. 3a, przedsiębiorstwom kolejowym oraz ich bezpośrednio lub pośrednio kontrolowanym podmiotom zależnym, posiadającym koncesję w państwie członkowskim, w którym nie są przyznane prawa dostępu o podobnym charakterze.

3e. Państwa członkowskie przyjmują niezbędne środki gwarantujące, że od decyzji, o których mowa w ust. 3b, 3c i 3d, służy odwołanie do sądu.

3f. Bez uszczerbku dla ust. 3b państwa członkowskie mogą, na warunkach określonych w niniejszym artykule, upoważnić organ odpowiedzialny za pasażerski transport kolejowy do nałożenia opłaty na przedsiębiorstwa kolejowe świadczące usługi pasażerskie na trasach objętych właściwością tego organu, na których wykonywane są połączenia pomiędzy dwiema stacjami w tym państwie członkowskim.

W takim przypadku przedsiębiorstwa kolejowe świadczące krajowe lub międzynarodowe usługi pasażerskiego transportu kolejowego są objęte tą samą opłatą za świadczenie usług na trasach wchodzących w zakres właściwości tego organu.

Opłata ma stanowić rekompensatę dla organu za obowiązki świadczenia usług publicznych określone w umowach o świadczenie usług publicznych zawartych zgodnie z prawem wspólnotowym. Przychód osiągnięty z takiej opłaty oraz wypłacony jako rekompensata nie może przekraczać poziomu pozwalającego pokryć całość lub część kosztów poniesionych w związku z odnośnymi obowiązkami świadczenia usług publicznych przy uwzględnieniu odpowiednich przychodów i rozsądnego zysku z tytułu wypełniania tych zobowiązań.

Opłata musi być zgodna z prawem wspólnotowym, a zwłaszcza musi być zgodna z zasadami sprawiedliwości, przejrzystości, braku dyskryminacji oraz proporcjonalności, w szczególności pomiędzy średnią ceną usługi dla pasażera

a wysokością opłaty. Całość opłat nałożonych zgodnie z niniejszym ustępem nie może zagrażać rentowności usługi pasażerskiego transportu kolejowego objętej tymi opłatami.

Odpowiednie organy przechowują niezbędne informacje pozwalające na prześledzenie pochodzenia i przeznaczenia opłat. Informacje o tym państwa członkowskie przekazują Komisji.”;

9) artykuł 10 ust. 8 otrzymuje brzmienie:

„8. Do dnia 1 stycznia 2009 r. Komisja przedkłada Parlamentowi Europejskiemu, Radzie, Europejskiemu Komitetowi Ekonomiczno-Społecznemu i Komitetowi Regionów sprawozdanie z wykonania niniejszej dyrektywy.

Sprawozdanie to dotyczy:

- wykonania niniejszej dyrektywy w państwach członkowskich, a w szczególności skutków w państwach członkowskich, o których mowa w ust. 3a akapit drugi, oraz skutecznej pracy różnych organów zaangażowanych w jej wykonanie,
- rozwoju rynku, w szczególności tendencji w ruchu międzynarodowym, działań i udziału w rynku wszystkich jego uczestników, w tym nowych podmiotów, które otrzymały dostęp do danych linii.”;

10) w art. 10 dodaje się ust. 9 w brzmieniu:

„9. Do dnia 31 grudnia 2012 r. Komisja przedstawia Parlamentowi Europejskiemu, Radzie, Europejskiemu Komitetowi Ekonomiczno-Społecznemu i Komitetowi Regionów sprawozdanie z wykonania przepisów ust. 3a–3f.

Stosowanie niniejszej dyrektywy podlega ocenie na podstawie sprawozdania, które Komisja ma przedstawić po dwóch latach od daty otwarcia rynku międzynarodowych usług pasażerskich.

Sprawozdanie to zawiera również ocenę rynku, w tym stanu przygotowań do dalszego otwarcia rynku usług kolejowych. W sprawozdaniu tym Komisja dokona także analizy różnych modeli organizacji tego rynku oraz skutków niniejszej dyrektywy dla umów o świadczenie usług publicznych i ich finansowania. Komisja bierze przy tym także pod uwagę wykonanie rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczącego usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego (*) oraz istotne różnice pomiędzy państwami członkowskimi (zagęszczenie sieci dróg, liczba pasażerów, średni dystans podróży). W sprawozdaniu tym Komisja, w razie potrzeby, proponuje środki uzupełniające mające na celu ułatwienie takiego otwarcia i dokona oceny skutków takich środków.

(*) Dz.U. L 315 z 3.12.2007, str. 1”

11) artykuł 11 ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Środki mające na celu zmianę innych niż istotne elementów niniejszej dyrektywy, dotyczące dostosowania załączników do niej, przyjmuje się zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 11a ust. 3.”;

12) artykuł 11a ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się przepisy art. 5a ust. 1–4 oraz art. 7 decyzji 1999/468/WE, z uwzględnieniem art. 8 tej decyzji.”;

13) w art. 15 dodaje się akapit w brzmieniu:

„Obowiązki w zakresie transpozycji i wdrażania niniejszej dyrektywy nie mają zastosowania do Cypru i Malty, tak długo jak na ich terytorium nie powstanie system kolei.”.

Artykuł 2

W dyrektywie 2001/14/WE wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 1 ust. 3 dodaje się lit. e) w brzmieniu:

„e) działania transportowe w formie tranzytowych usług kolejowych prowadzonych przez terytorium Wspólnoty.”;

2) w art. 2 dodaje się lit. n) w brzmieniu:

„n) »tranzyt« oznacza przejazd przez terytorium Wspólnoty, bez ładowania lub wyładowywania towarów, lub bez oferowania podróżnym możliwości wsiadania lub wsiadania na tym terytorium.”;

3) w art. 13 dodaje się ust. 4 w brzmieniu:

„4. Jeżeli wnioskodawca zamierza wystąpić z wnioskiem o przyznanie zdolności przepustowej w celu świadczenia międzynarodowych usług pasażerskich, zdefiniowanych w art. 3 dyrektywy 91/440/EWG, informuje o tym zarządców infrastruktury i odpowiednie organy kontrolne. Aby umożliwić określenie celu świadczenia usługi międzynarodowej, polegającej na przewozie osób między stacjami znajdującymi się w różnych państwach, członkowskich oraz potencjalnego wpływu ekonomicznego na już realizowane publiczne zamówienia na usługi, organy kontrolne zapewniają, aby każdy właściwy organ, który udzielił publicznego zamówienia na kolejową usługę pasażerską określoną w takim zamówieniu, każdy inny zainteresowany właściwy organ mający prawo ograniczania dostępu na mocy art. 10 ust. 3b dyrektywy 91/440/EWG oraz każde przedsiębiorstwo kolejowe realizujące publiczne zamówienie na usługi na trasie tej międzynarodowej usługi pasażerskiej zostały odpowiednio poinformowane.”;

4) artykuł 17 ust. 5 otrzymuje brzmienie:

„5. Umowy ramowe obejmują w zasadzie okres pięciu lat i podlegają przedłużeniu na okresy równe pierwotnemu okresowi ich obowiązywania. W określonych przypadkach zarządca infrastruktury może zgodzić się na krótszy lub

dłuższy okres. Okresy dłuższe niż pięć lat muszą być uzasadnione istnieniem umów handlowych, specjalnych inwestycji lub ryzyka.

5a. W przypadku usług świadczonych z wykorzystaniem infrastruktury specjalistycznej, o których mowa w art. 24 i które wymagają znaczących i długoterminowych inwestycji należycie uzasadnionych przez wnioskodawcę, umowy ramowe mogą być zawierane na okres 15 lat. Jakkolwiek okres dłuższy niż 15 lat jest dopuszczalny jedynie w wyjątkowych przypadkach, zwłaszcza gdy realizowane są długoterminowe inwestycje na dużą skalę i szczególnie gdy inwestycje takie objęte są zobowiązaniami umownymi, w tym wieloletnim planem amortyzacji.

Wymogi wnioskodawcy mogą w tym przypadku stwarzać konieczność precyzyjnego zdefiniowania charakterystyki zdolności przepustowej, w tym częstotliwości usług, natężenia ruchu i jakości tras kolejowych, które mają zostać dostarczone wnioskodawcy na czas obowiązywania umowy ramowej. Zarządca infrastruktury może zmniejszyć zarezerwowaną przepustowość, jeżeli przez co najmniej jeden miesiąc jej wykorzystanie było niższe od progowej wielkości przydziału, o której mowa w art. 27.

Począwszy od dnia 1 stycznia 2010 r., wstępna umowa ramowa może być sporządzana na okres 5 lat z możliwością jej jedнокrotnego przedłużenia, na podstawie parametrów przepustowości stosowanych przez wnioskodawców realizujących usługi przed dniem 1 stycznia 2010 r., z uwagi na specjalistyczne inwestycje lub istniejące umowy handlowe. Organ kontrolny, o którym mowa w art. 30, jest odpowiedzialny za wyrażenie zgody na wejście w życie takiej umowy.”;

5) w art. 30 ust. 1 przed ostatnim zdaniem dodaje się zdanie w brzmieniu:

„Ponadto organ ten zachowuje funkcjonalną niezależność od wszelkich właściwych organów uczestniczących w udzielaniu publicznych zamówień na usługi.”;

6) artykuł 34 ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Środki mające na celu zmianę innych niż istotne elementów niniejszej dyrektywy, odnoszące się do dostosowania załączników, przyjmuje się zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 35 ust. 3.”;

7) artykuł 35 ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. W przypadku odniesienia do niniejszego ustępu stosuje się przepisy art. 5a ust. 1–4 oraz art. 7 decyzji 1999/468/WE, z uwzględnieniem art. 8 tej decyzji.”;

8) w art. 38 dodaje się akapit w brzmieniu:

„Obowiązki w zakresie transpozycji i wprowadzenia w życie niniejszej dyrektywy nie mają zastosowania do Cypru i Malty, tak długo jak na ich terytorium nie powstanie system kolei.”.

Artykuł 3

1. Państwa członkowskie wprowadzają w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy przed dniem 4 czerwca 2009 r. Teksty tych przepisów niezwłocznie przekazują Komisji.

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

2. Państwa członkowskie przekazują Komisji teksty głównych przepisów prawa krajowego przyjętych w dziedzinie objętej niniejszą dyrektywą.

3. Przepisy art. 1 pkt 2, 5, 6 i 7 stosuje się z dniem 1 stycznia 2010 r.

Artykuł 4

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

Artykuł 5

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do państw członkowskich.

Sporządzono w Strasburgu dnia 23 października 2007 r.

W imieniu Parlamentu Europejskiego

H.-G. PÖTTERING

Przewodniczący

W imieniu Rady

M. LOBO ANTUNES

Przewodniczący