



Bruksela, dnia 31 stycznia 2013 r.

KANCELARIA SENATU

Przedstawiciel Kancelarii Senatu
przy Unii Europejskiej

Sprawozdanie nr 9/2013

**Sprawozdanie nt. propozycji Komisji Europejskiej
ws. przyjęcia czwartego pakietu kolejowego**

Bruksela, 30 stycznia 2013 r.

- 1. Wstęp**
- 2. Główne obszary, których dotyczą wnioski**
- 3. Najważniejsze fakty i liczby**
- 4. Główne elementy wniosków Komisji Europejskiej**
- 5. Szczegółowe omówienie propozycji Komisji Europejskiej**
- 6. Artykuł z European Voice pt. Kallas bows to German pressure on rail reform
(Komisarz Kallas ugina się pod naciskiem Niemiec ws. reformy kolejowej)**

1. Wstęp

Komisja Europejska przedstawiła w dniu 30 stycznia 2013 r. kompleksowy pakiet środków, aby zapewnić lepszą jakość oraz większy wybór usług kolejowych w Europie. Koleje są ważnym elementem transportu w UE i odgrywają zasadniczą rolę w rozwiązywaniu problemów związanych z rosnącym popytem na usługi transportowe, zatorami komunikacyjnymi, bezpieczeństwem paliwowym i obniżeniem emisyjności. Wiele europejskich rynków kolejowych stoi jednak obecnie w obliczu stagnacji lub regresji.

W związku z tą sytuacją Komisja proponuje daleko idące środki w celu wsparcia innowacji w kolejach w UE poprzez otwarcie krajowych pasażerskich rynków kolejowych na konkurencję, a także towarzyszące im istotne reformy techniczne i strukturalne.

Odpowiedzialny za transport wiceprzewodniczący Komisji Europejskiej **Siim Kallas** stwierdził: „Koleje europejskie zbliżają się do bardzo ważnego punktu. Wobec stagnacji lub regresji w transporcie kolejowym na wielu europejskich rynkach mamy przed sobą prosty wybór. Możemy teraz podjąć trudne, niezbędne do restrukturyzacji europejskiego rynku kolejowego decyzje, aby wesprzeć innowacje i świadczenie lepszych usług. Umożliwi to ponowny rozwój kolei z korzyścią dla obywateli, przedsiębiorstw i środowiska. Lub możemy wybrać inną drogę. Możemy zaakceptować nieodwracalny rozwój sytuacji prowadzący do Europy, w której koleje są luksusową zabawką kilku bogatych państw, niedostępną dla większości w obliczu braku środków publicznych.”.

2. Główne obszary, których dotyczą wnioski

Wnioski dotyczą czterech głównych obszarów:

- **Skuteczne standardy i zatwierdzanie**

Komisja chce ograniczyć koszty administracyjne przedsiębiorstw kolejowych i ułatwić nowym podmiotom wchodzenie na rynek.

Zgodnie z nowymi wnioskami Europejska Agencja Kolejowa stanie się „punktem kompleksowej obsługi” wydającym zezwolenia na wprowadzanie pojazdów do obrotu ważne w całej Unii Europejskiej, jak również ważne w całej UE certyfikaty bezpieczeństwa dla operatorów. Obecnie zezwolenia i certyfikaty bezpieczeństwa w branży kolejowej wydają poszczególne państwa członkowskie.

Proponowane środki pozwoliłyby na zmniejszenie o 20 proc. czasu wchodzenia nowych przedsiębiorstw kolejowych na rynek oraz zmniejszenie o 20 proc. kosztów i okresu ważności zezwoleń dla taboru. Powinno to umożliwić przedsiębiorstwom zaoszczędzenie łącznie 500 mln euro do 2025 r.

- **Wyższa jakość i większy wybór dzięki dopuszczeniu nowych uczestników do rynku przewozów kolejowych**

Aby wspierać innowacje, efektywność i zapewnić lepszy stosunek jakości usług do ich ceny, Komisja proponuje otwarcie krajowych przewozów pasażerskich dla nowych podmiotów i usług od grudnia 2019 r.

Przedsiębiorstwa będą mogły oferować krajowe kolejowe przewozy pasażerskie w całej UE: oferując konkurencyjne usługi komercyjne lub biorąc udział w przetargach na świadczenie usług publicznych dotyczących przewozów kolejowych, które obejmują większość (ponad 90 proc.) połączeń kolejowych w UE i będą podlegać obowiązkowym procedurom przetargowym. Wnioski przyniosłyby również wyraźne korzyści dla pasażerów w postaci lepszych usług i większego wyboru. W połączeniu z reformami strukturalnymi mogłoby to przynieść obywatelom i przedsiębiorstwom ponad 40 mld euro korzyści finansowych do 2035 r., a według szacunków Komisji zapewniłoby to nawet do około 16 mld dodatkowych pasażerokilometrów.

Krajowe rynki pasażerskie pozostają w dużej mierze zamknięte. Jedynie Szwecji i Wielkiej Brytanii udało się w pełni otworzyć swoje rynki, a Niemcy, Austria, Włochy, Czechy i Niderlandy otworzyły rynki w ograniczonym zakresie.

Doświadczenia związane z otwarciem tych rynków wskazują na poprawę jakości i dostępności usług przy ciągłym wzroście zadowolenia pasażerów oraz ich liczby – w niektórych przypadkach o ponad 50 proc. w ciągu 10 lat. Na innych zliberalizowanych rynkach przetargi dotyczące zamówień na usługi publiczne prowadziły do oszczędności rzędu 20-30 proc. dla danego poziomu usług, które mogą zostać ponownie zainwestowane w celu poprawy jakości tych usług.

- **Odpowiednia struktura**

Aby wszystkim zapewnić sprawiedliwy dostęp do kolei niezależni zarządcy infrastruktury muszą zarządzać sieciami w sposób skuteczny i niedyskryminujący oraz koordynować swoje działania na poziomie UE w celu stworzenia podstaw do rozwoju prawdziwie europejskiej sieci.

Aby zapewnić rozwój tej sieci w interesie wszystkich uczestników oraz zwiększyć jej skuteczność operacyjną, Komisja proponuje wzmocnić pozycję zarządców infrastruktury, umożliwiając im kontrolę wszystkich funkcji kluczowych dla sieci kolejowej – w tym planowania inwestycji infrastrukturalnych, bieżącej działalności i utrzymania, a także ustalania rozkładów jazdy.

W obliczu licznych skarg ze strony użytkowników Komisja uważa, że zarządcy infrastruktury muszą być operacyjnie i finansowo niezależni od przewoźników kolejowych. Ma to zasadnicze znaczenie dla eliminacji potencjalnych konfliktów interesów i zapewnia wszystkim przedsiębiorstwom dostęp do torów na równych zasadach.

We wniosku zasadniczo potwierdza się, że można to osiągnąć w sposób najprostszy i najbardziej przejrzysty poprzez rozdział instytucjonalny. Niezależne od zarządców infrastruktury przedsiębiorstwa kolejowe uzyskają bezpośredni dostęp do wewnętrznego rynku przewozów pasażerskich w 2019 r.

Komisja może jednak przyjąć, że również struktury zintegrowane pionowo lub „struktury holdingowe” mogą zapewnić konieczną niezależność poprzez zastosowanie skutecznych „murów chińskich”, aby zagwarantować niezbędny rozdział prawny, finansowy i operacyjny (więcej informacji zawiera MEMO).

Klauzula weryfikacji zgodności: w celu ochrony tej niezależności, w związku z pełnym otwarciem rynku przewozów pasażerskich w 2019 r., przedsiębiorstwa kolejowe stanowiące część struktur zintegrowanych pionowo mogłyby nie zostać dopuszczone do działalności w innych państwach członkowskich, jeżeli uprzednio nie przekonałyby Komisji, że wprowadzono wszystkie zabezpieczenia, aby w praktyce zapewnić równe szanse oraz uczciwą konkurencję na ich rynku krajowym.

- **Wykwalifikowana siła robocza**

Dynamiczny sektor kolejowy uzależniony jest od wykwalifikowanej i zmotywowanej siły roboczej. W ciągu najbliższych 10 lat koleje staną przed wyzwaniem związanym z przyciągnięciem nowego personelu w celu zastąpienia jednej trzeciej ich pracowników, którzy przejdą na emeryturę, przy konieczności jednoczesnego przystosowania się do nowego, bardziej konkurencyjnego środowiska.

Doświadczenia państw członkowskich, które otworzyły swoje rynki pokazuje, że powinno to prowadzić do powstania nowych i lepszych miejsc pracy. Zgodnie z unijnymi ramami regulacyjnymi państwa członkowskie będą mogły chronić pracowników, zobowiązując nowych wykonawców do ich zatrudnienia w przypadku przejścia umowy o świadczenie usług publicznych, co wykracza poza ogólne wymogi UE w zakresie przenoszenia własności przedsiębiorstw.

3. Najważniejsze fakty i liczby

- Sektor kolejowy zatrudnia 800 000 pracowników i osiąga obroty rzędu 73 mld euro, co stanowi 65 proc. obrotów sektora lotniczego (112 mld euro).
- Kolej ma zasadnicze znaczenie dla skutecznego funkcjonowania europejskiej gospodarki. Każdego roku ma miejsce ponad 8 mld przejazdów koleją. Koleje przewożą około 10 proc. towarów w Europie, osiągając przychody w wysokości około 13 mld euro.
- Przykładowo, kolejowym korytarzem towarowym Rotterdam – Genua przejeżdża około 130 000 pociągów rocznie, co odpowiada blisko 4 mln ciężarówek.
- Każdego roku organy publiczne przeznaczają olbrzymie sumy na inwestycje w sektorze kolejowym. W 2009 r. dotacje publiczne wyniosły około 46 mld euro. Tego rodzaju finansowanie ze środków publicznych jest jednak coraz rzadsze.
- Znaczne inwestycje sektora publicznego, w szczególności w państwach UE-10, w których dotacje zwiększyły się ponad dwukrotnie w okresie sześciu lat, same w sobie nie zagwarantowały równorzędnego wzrostu popytu na usługi kolejowe.
- W wielu państwach członkowskich UE koleje znajdują się w stanie stagnacji lub regresji. Pomimo postępów na kilku rynkach, od 2000 r. udział pasażerskich przewozów kolejowych w transporcie wewnątrzunijnym utrzymuje się na mniej więcej stałym poziomie około 6 proc., natomiast udział przewozów towarowych zmniejszył się z 11,5 proc. do 10,2 proc.
- Od połowy lat dziewięćdziesiątych w niektórych państwach UE, szczególnie w państwach UE-10, niedoinwestowanie stworzyło błędne koło, które doprowadziło do upadku sektora, a pogorszenie stanu infrastruktury i taboru kolejowego spowodowało spadek atrakcyjności kolei pogłębiany dodatkowo przez dynamiczny wzrost liczby posiadaczy samochodów w wyniku ogólnego wzrostu zamożności.
- W wielu przypadkach konieczne było ratowanie przedsiębiorstw kolejowych, a w niektórych państwach, takich jak Hiszpania, Portugalia czy Bułgaria, zadłużeni są operatorzy od dawna obecni na rynku.

- Operator od dawna obecny na rynku kolei belgijskich w 2004 r. musiał przenieść na państwo belgijskie dług w wysokości 7,4 mld euro, stanowiący równowartość 2 proc. belgijskiego PKB. Po utworzeniu francuskiego zarządcy infrastruktury kolejowej RFF przeniesiono do niego zadłużenie państwowego przewoźnika kolejowego SNCF wynoszące 20,5 mld euro. (obecne zadłużenie wielu przedsiębiorstw jest wynikiem nieskutecznych zintegrowanych struktur w przeszłości).
- Europa stoi w obliczu poważnych wyzwań związanych z transportem: rosnącym popytem na transport (przewiduje się, że przewozy towarowe wzrosną o około 40 proc. do 2030 r. (w porównaniu z 2005 r.) i o nieco ponad 80 proc. do 2050 r. Przewozy pasażerskie wzrosłyby w nieco mniejszym stopniu niż przewozy towarowe: o 34 proc. do 2030 r. i o 51 proc. do 2050 r.); jak również powiązanymi wyzwaniami wynikającymi z zatorów komunikacyjnych, bezpieczeństwem paliwowym, emisjami CO₂ oraz potrzebą stworzenia wydajnej infrastruktury transportowej w celu wsparcia wzrostu europejskiej gospodarki.
- Nie można zaakceptować obecnych negatywnych tendencji i nieuchronnego upadku kolei europejskich.

4. Główne elementy wniosków Komisji Europejskiej

Otwarcie krajowych przewozów pasażerskich dla nowych podmiotów i usług od 2019 r., rozdział przewoźników i operatorów trakcji kolejowej oraz wzmocnienie niezależnych zarządców infrastruktury - przewiduje zaprezentowany w Brukseli pakiet kolejowy KE.

Komisja Europejska uważa, że zarządcy infrastruktury muszą być operacyjnie i finansowo niezależni od przewoźników kolejowych. Ma to zapewnić wszystkim przedsiębiorstwom dostęp do torów na równych zasadach i wyeliminować potencjalne konflikty interesów.

Propozycja ta wywołuje kontrowersje wśród niektórych państw członkowskich, m.in. Niemiec, gdyż Deutsche Bahn jest i przewoźnikiem, i zarządcą niemieckich trakcji kolejowych. KE w swoim projekcie zostawia furtkę dla takich firm - może bowiem przyjąć, że przedsiębiorstwa będące i przewoźnikami, i właścicielami torów zapewnią „konieczną niezależność” operatorom. W takim przypadku zastosowany musiałby być tzw. mur chiński, by zagwarantować niezbędny rozdział prawny, finansowy i operacyjny takim podmiotom.

Aby chronić tę niezależność holdingi (odpowiadające za trakcje i przewóz) nie byłyby dopuszczone do działalności w innych państwach członkowskich, chyba że przekonałyby KE, że wprowadziły zabezpieczenia zapewniające równe szanse oraz uczciwą konkurencję na ich rynku krajowym.

KE chce też wzmocnienia pozycji zarządców infrastruktury. Byliby oni odpowiedzialni m.in. za ustalanie rozkładów jazdy, a także inwestycje. Nowy sposób zarządzania trakcjami, a także koordynacja działań na poziomie UE ma być podstawą do rozwoju europejskiej sieci kolejowej.

Według propozycji KE otwarcie krajowych przewozów pasażerskich dla nowych podmiotów i usług ma nastąpić od grudnia 2019 r. Obecnie rynki pasażerskie są w dużej mierze zamknięte - jedynie Szwecji i Wielkiej Brytanii udało się je w pełni otworzyć. Niemcy, Austria, Włochy, Czechy i Holandia zrobiły to częściowo.

Jeżeli projekt wejdzie w życie, przedsiębiorstwa z różnych krajów będą mogły realizować przewozy pasażerskie w całej UE (albo oferując usługi komercyjne, albo biorąc udział w przetargach na świadczenie usług publicznych). Ponad 90 proc. połączeń kolejowych w UE będzie podlegać obowiązkowym procedurom przetargowym.

Jak przekonuje Komisja, liberalizacja rynku, co pokazują przykłady, poprawia jakość i dostępność usług. W niektórych przypadkach wzrost liczby pasażerów sięgnął 50 proc. w ciągu 10 lat. Dodatkowo otwarte na zagraniczne firmy przetargi przynosiły oszczędności rzędu 20-30 proc.

Aby chronić pracowników zatrudnionych u przewoźników, którzy straciliby pracę po przejściu umowy przez innego operatora, państwa członkowskie będą mogły zobowiązać nowych wykonawców do zatrudnienia dotychczasowej załogi.

Projekt KE przewiduje też, że Europejska Agencja Kolejowa będzie wydawała ważne w całej UE zezwolenia na wprowadzanie do obrotu pojazdów kolejowych, a także certyfikaty bezpieczeństwa dla operatorów. Obecnie wydają je poszczególne państwa członkowskie.

Miałoby to zmniejszyć o jedną piątą czas wchodzenia nowych przedsiębiorstw kolejowych na rynek, a także zredukować o 20 proc. koszty zezwoleń dla taboru. Dzięki temu przedsiębiorstwa kolejowe mogłyby zaoszczędzić łącznie 500 mln euro do 2025 r.

Sektor kolejowy zatrudnia w UE 800 tys. pracowników. Jego roczne obroty sięgają 73 mld euro. Koleje przewożą około 10 proc. towarów w Europie, osiągając przychody w wysokości ok. 13 mld euro. W wielu państwach jednak są w złym stanie i nie rozwijają się. Niedoinwestowanie stworzyło błędne koło, które doprowadziło do upadku sektora, a pogorszenie stanu infrastruktury i taboru kolejowego spowodowało spadek atrakcyjności kolei.

„Wobec stagnacji lub regresji w transporcie kolejowym na wielu europejskich rynkach mamy przed sobą prosty wybór. Możemy teraz podjąć trudne, niezbędne do restrukturyzacji europejskiego rynku kolejowego decyzje, aby wesprzeć innowacje i świadczenie lepszych usług (...) lub zaakceptować obecną sytuację” - mówił prezentujący pakiet unijny komisarz ds. transportu Siim Kallas.

Propozycja Komisji Europejskiej musi zostać teraz zatwierdzona przez Parlament Europejski i państwa członkowskie.

5. Szczegółowe omówienie propozycji Komisji Europejskiej

Komisja Europejska przyjęła w dniu 30 stycznia br. czwarty pakiet kolejowy złożony z sześciu wniosków legislacyjnych dotyczących czterech głównych obszarów:

- **Zatwierdzenia ważne w całej Europie:** Aby zaoszczędzić czas i pieniądze przedsiębiorstw, konstrukcja i certyfikacja pociągów i taboru kolejowego powinna być przeprowadzana jeden raz, by pociągi i tabor kolejowy mogły być eksploatowane wszędzie w Europie. Powinien istnieć jeden certyfikat bezpieczeństwa dla przedsiębiorstw, tak aby mogły one działać w całej UE.
- **Odpowiednia struktura:** Aby zapewnić sprawą i niedyskryminacyjną eksploatację sieci kolejowej, Komisja proponuje wzmocnienie pozycji zarządców infrastruktury oraz rozdzielenie funkcji zarządzania torami od funkcji świadczenia przewozów kolejowych.
- **Lepszy dostęp do infrastruktury kolejowej:** Aby wspierać innowacje i efektywność Komisja proponuje otwarcie krajowych przewozów pasażerskich dla nowych podmiotów i zapewnienie sprawnego świadczenia usług.
- **Wykwalifikowani pracownicy:** Dynamiczny sektor kolejowy zależy od wykwalifikowanych i zmotywowanych pracowników. Pakiet kolejowy zapewnia państwom

członkowskim możliwość wprowadzenia większej ochrony pracowników w przypadkach przeniesienia zamówień publicznych na usługi.

SEKCJA 1: Skuteczne standardy i zatwierdzanie

- **Obowiązujące przepisy**

Europejska Agencja Kolejowa (ERA), ustanowiona w ramach drugiego pakietu kolejowego w 2004 r., odgrywa główną rolę w promowaniu interoperacyjności i harmonizacji norm technicznych poprzez opracowywanie technicznych specyfikacji interoperacyjności (TSI) dla całego rynku UE.

Równolegle z unijnymi TSI istnieją jednak krajowe przepisy techniczne i dotyczące bezpieczeństwa (w szczególności regulujące procedury działalności kolei), co powoduje niepotrzebne komplikacje dla przedsiębiorstw kolejowych. Zgodnie z obliczeniami ERA w UE istnieje obecnie ponad 11 000 takich przepisów krajowych¹. Ponadto istnieją znaczne rozbieżności między sposobami przeprowadzania przez krajowe organy ds. bezpieczeństwa procedur wydawania zezwoleń dla pojazdów oraz certyfikacji bezpieczeństwa.

- **Na czym polega problem?**

Nadal istnieją przeszkody techniczne i administracyjne, co stwarza nadmierne koszty administracyjne i bariery wejścia na rynek, przede wszystkim dla nowych podmiotów i producentów pojazdów kolejowych. Procedury uzyskiwania zezwoleń dla nowych pojazdów kolejowych mogą trwać nawet do 2 lat i pociągać za sobą koszty na poziomie 6 mln euro.

Obecnie, nawet jeżeli istnieją zharmonizowane normy UE, zezwolenia i certyfikaty bezpieczeństwa w sektorze kolejowym są wydawane przez poszczególne państwa członkowskie.

Przedsiębiorstwa kolejowe muszą płacić krajowym organom ds. bezpieczeństwa za koszty związane z procesem zatwierdzania. Niektóre przedsiębiorstwa kolejowe musiały zainwestować 2 osobolata i zapłacić nawet do 70 000 EUR z tytułu kosztów administracyjnych i doradczych², co oznacza ogromną barierę wejścia na rynek. Jest to szczególnie uciążliwe w

¹ Oceny skutków dotyczące interoperacyjności i bezpieczeństwa kolei.

² Oceny skutków dotyczące interoperacyjności i bezpieczeństwa kolei.

przypadku przewozów towarowych, ponieważ nowe podmioty są bardziej narażone na złożoność procedur i ich opóźnienia ze względu na często ograniczone zasoby ludzkie i finansowe.

Dane pochodzące od zainteresowanych stron wskazują, że koszty związane z procedurami uzyskiwania zezwoleń w jednym państwie stanowią do 10 proc. kosztów lokomotyw. W przypadku gdy lokomotywy mają być wykorzystywane w trzech państwach członkowskich, całkowite koszty mogą wzrosnąć do około 30 proc.

Obciążenia biurokratyczne związane z procesem wchodzenia na rynek uznano za główną barierę wejścia na rynek dla nowych przedsiębiorstw kolejowych w niektórych państwach członkowskich.

- **Wnioski dotyczące nowych przepisów**

Komisja chce ograniczyć koszty administracyjne przedsiębiorstw kolejowych i ułatwić nowym podmiotom wchodzenie na rynek.

Zgodnie z nowymi propozycjami Europejska Agencja Kolejowa stanie się „punktem kompleksowej obsługi” wydającym ogólnounijne zezwolenia dla pojazdów w formie „paszportów pojazdu”, jak również ważne w całej UE certyfikaty bezpieczeństwa dla operatorów.

W związku z tym:

- Komisja proponuje przegląd rozporządzenia w sprawie ERA, aby przyznać agencji kompetencje w zakresie wydawania zezwoleń dla pojazdów oraz certyfikacji bezpieczeństwa przedsiębiorstw kolejowych, a także zwiększyć jej rolę w nadzorowaniu przepisów krajowych i monitorowaniu krajowych organów ds. bezpieczeństwa.
- Aby odzwierciedlić te zmiany, przedmiotowy pakiet ma doprowadzić do modyfikacji dyrektyw w sprawie bezpieczeństwa kolei i interoperacyjności, umożliwiając doprecyzowanie i uproszczenie istniejących przepisów, konsolidację wcześniejszych zmian oraz aktualizację prawodawstwa zgodnie z traktatem lizbońskim i nowymi ramami prawnymi dotyczącymi wprowadzania produktów do obrotu.

W ramach nowych ustaleń ERA, na podstawie przesłanych do niej wniosków, wydawać będzie zezwolenia dla pojazdów oraz certyfikaty bezpieczeństwa (we współpracy z odpowiednimi krajowymi organami ds. bezpieczeństwa). Będzie również odgrywać większą rolę w ułatwianiu wdrażania systemu ERTMS. Poza wspomnianymi zmianami udoskonalone zostaną struktura systemu zarządzania i wewnętrzne metody działania ERA.

Celem tych środków jest redukcja o 20 proc. czasu wchodzenia nowych przedsiębiorstw kolejowych na rynek oraz zmniejszenie o 20 proc. kosztów i czasu trwania procedur uzyskiwania zezwoleń dla taboru. Powinno to umożliwić przedsiębiorstwom zaoszczędzenie łącznie 500 mln euro w ciągu 5 lat.

Propozycja Komisji obejmuje wnioski w sprawie zmian następujących aktów legislacyjnych:

- dyrektywy 2004/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie bezpieczeństwa kolei wspólnotowych;
- dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE z dnia 17 czerwca 2008 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie;
- rozporządzenia (WE) nr 881/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. ustanawiającego Europejską Agencję Kolejową.

SEKCJA 2: Odpowiednia struktura

• Obowiązujące przepisy

Rozdzielenie rachunkowości finansowej jest obowiązkowe od 1991 r. Od 2001 r. funkcje określane wówczas jako „podstawowe funkcje” zarządcy infrastruktury – w szczególności dotyczące przydzielania tras pociągów i pobierania opłat – musiały być oddzielone od działalności przewozowej.

W rzeczywistości dokładane znaczenie przepisów UE zostało zakwestionowane przez niektóre państwa członkowskie, które nie wdrożyły w pełni wszystkich przepisów UE. Ponadto przepisy te nałożyły jedynie wymóg rozdzielenia przydzielania tras od pobierania opłat przez spółki holdingowe krajowych podmiotów zasiedziały. Inne funkcje, takie jak podejmowanie decyzji dotyczących utrzymania i codziennego zarządzania ruchem, a także decydowanie o rozwoju infrastruktury, mogą być wykonywane przez podmioty związane z przedsiębiorstwem kolejowym (operatorem świadczącym usługi przewozów kolejowych), co w praktyce oznacza, że są wykonywane przez krajowy podmiot zasiedziały. Istnieje silne przeświadczenie, że

podmioty zasiedziały wykorzystują tę możliwość, by w ukryty sposób dyskryminować nowe podmioty.

Z drugiej strony ponad połowa z 25 państw członkowskich posiadających transport kolejowy wprowadziła przepisy, które wykraczają poza wymagania na mocy przepisów UE, i zdecydowała się na instytucjonalne rozdzielenie (bez stosunków własnościowych i kontroli) zarządcy infrastruktury o pełnym zakresie funkcji od przewoźników. Inne państwa członkowskie wprowadziły bardziej skomplikowane struktury, decydując się na w pełni zintegrowaną strukturę (poprzez delegowanie dwóch podstawowych funkcji zarządcy infrastruktury podmiotom zewnętrznym) lub na strukturę holdingową, w ramach której jeden z podmiotów prawnych wchodzących w skład holdingu jest odpowiedzialny za zarządzanie infrastrukturą.

- **Na czym polega problem?**

Jako naturalne monopole zarządcy infrastruktury nie zawsze reagują na potrzeby rynku, a relacje użytkowników pozwalają sądzić, że obecny system zarządzania nie zapewnia wystarczających bodźców zachęcających zarządców infrastruktury do zaspokajania ich potrzeb.

Brakuje ponadto wystarczających zachęt do współpracy na szczeblu europejskim oraz pomiędzy różnymi rodzajami transportu. Potrzebny jest bazowy system kolei UE łączący wszystkie państwa członkowskie, aby zmaksymalizować pozytywne efekty sieciowe. Można to osiągnąć jedynie poprzez współdziałanie zarządców infrastruktury, zachęcanie do współpracy transgranicznej oraz promowanie efektywności dzięki wymianie najlepszych praktyk.

W szczególności pojawiła się silna krytyka ze strony nowych uczestników rynku w stosunku do zarządców infrastruktury w zintegrowanych strukturach, w przypadku których stwierdzono przypadki dyskryminacyjnych praktyk zarządców infrastruktury wobec podmiotów niezasiedziały, polegających przykładowo na znacznym podnoszeniu przez nich opłat za udostępnianie torów i stacji do przewozów pasażerskich dla nowych podmiotów wchodzących na rynek.

Dotychczasowe wymogi dotyczące rozdziału nie zapobiegają w skuteczny sposób powstawaniu konfliktu interesów, a funkcje niezdefiniowane obecnie jako zasadnicze (takie jak planowanie inwestycji, finansowanie i utrzymanie) mogą skutkować dyskryminacją nowych

podmiotów. Ponadto asymetrie informacyjne prowadzą do przewagi konkurencyjnej podmiotów zasiedziały i istnieje trwałe ryzyko wzajemnego dotowania i zmiany przeznaczenia funduszy przydzielonych na rozwój infrastruktury i wykorzystania ich na zapewnienie przewagi konkurencyjnej dla działalności transportowej podmiotu zasiedziałego.

- **Nieskuteczne zarządzanie infrastrukturą**

Obowiązujące przepisy nadal nie zapobiegają pojawianiu się następujących problemów:

Konkretne przykłady: RFF, francuski zarządca infrastruktury, płaci SNCF roczną opłatę w stałej wysokości około 3 mld euro za wykonywanie zadań zarządzania siecią. Taka organizacja nie pozwala RFF na odpowiednią kontrolę optymalnego wykorzystania opłaty.

Zarządcy infrastruktury wzdłuż korytarza Rotterdam–Genua poczynili znaczne inwestycje w celu podniesienia zdolności przepustowej i ustanowienia interoperacyjności systemów kontroli ruchu pociągów i sterowania nim w oparciu o ERTMS. Podejmując te działania, założyli, że pozostali zainteresowani zarządcy infrastruktury będą przestrzegać uzgodnionych terminów. Jednakże ponieważ niemieckie inwestycje nie będą realizowane przez kilka lat, spodziewane korzyści zostaną osiągnięte znacznie później.

Podsumowując, zarządcy infrastruktury nie odpowiedzieli na potrzeby rynku usług przewozowych, co prowadzi do nieefektywnego wykorzystania funduszy publicznych i niewydolnych rozwiązań w całym sektorze.

- **Zakłócenia konkurencji i niesprawiedliwy dostęp do rynku**

Obowiązujące przepisy nadal nie zapobiegają pojawianiu się następujących problemów:

Konkretne przykłady: Niemiecki urząd ds. konkurencji stwierdził, że system pobierania opłat TPS z 1998 r. umożliwia nakładanie na Deutsche Bahn Regio opłat, które są o 25–40 proc. niższe od opłat nakładanych na jego konkurentów.

Austriacki podmiot zasiedziały, OBB Infrastruktur, znacząco podniósł opłaty w doniesieniu do usług pasażerskich, po tym jak nowy podmiot, WestBahn, ogłosił rozpoczęcie konkurencyjnej działalności na trasie Wiedeń-Salzburg.

Włoski organ ds. konkurencji w wyniku skargi uznał koleje państwowe Ferrovie dello Stato za winne i nałożył na nie grzywnę w wysokości 300 000 euro po stwierdzeniu, że poprzez swoje

spółki zależne (RFI oraz Trenitalia) Ferrovie dello Stato realizowały „złożoną i spójną strategię”, aby nie dopuścić Arenaways (jednego z konkurentów), który zbankrutował do czasu wydania decyzji, do obsługi zyskowej trasy Mediolan–Turyn w latach 2008–2011.

Podsumowując, nadal pozwala się, by monopolistyczne krajowe przedsiębiorstwa kolejowe sprawowały znaczną kontrolę nad dostępem do infrastruktury. Zarządcy infrastruktury związani z przewoźnikami mają trudności z jednoczesnym zapewnieniem niedyskryminującego dostępu dla wszystkich przedsiębiorstw kolejowych i szczególnym uwzględnieniem interesów przedsiębiorstw kolejowych, które należą do zintegrowanej struktury.

- **Wnioski dotyczące nowych przepisów**

Nowe wnioski legislacyjne dotyczące zarządzania obejmują kluczowe środki, które mają na celu:

Wzmocnić pozycję zarządców infrastruktury, umożliwiając im kontrolę wszystkich funkcji kluczowych dla sieci kolejowej – w tym planowania inwestycji infrastrukturalnych, bieżącej działalności i utrzymania, a także rozkładów jazdy. Nowe wnioski zapewnią pełnienie przez jeden podmiot – zarządcę infrastruktury – wszystkich funkcji związanych z rozwojem, eksploatacją, włączając również systemy zarządzania ruchem i utrzymanie infrastruktury. Zarządca infrastruktury będzie mógł zlecać przedsiębiorstwom kolejowym wykonanie, pod jego nadzorem, określonych prac związanych z renowacją i utrzymaniem.

Aby zapewnić rozwój sieci w interesie wszystkich uczestników, Komisja proponuje ustanowienie komitetu koordynacyjnego, który umożliwi wszystkim użytkownikom infrastruktury wyrażanie ich potrzeb i umożliwi rozwiązywanie trudności, jakie napotykają. Celem jest sprawienie, by zarządcy infrastruktury byli bardziej zorientowani na rynek oraz zagwarantowanie, że ich polityka dotycząca zarządzanej przez nich infrastruktury, opłat, utrzymania i renowacji odpowiada zapotrzebowaniu wszystkich użytkowników infrastruktury kolejowej.

Wzmocnić współpracę transgraniczną między zarządcami infrastruktury. Komisja proponuje utworzenie sieci zarządców infrastruktury w celu zapewnienia właściwego i skoordynowanego podejścia zarządców infrastruktury do kwestii transgranicznych i ogólnoeuropejskich, które dotyczą w szczególności realizacji sieci TEN-T, korytarzy kolejowego transportu towarowego oraz planu wdrożenia ERTMS.

Oddzielenie zarządzania torami od funkcji przewozów kolejowych. Wobec licznych skarg ze strony użytkowników i dowodów dyskryminacji, Komisja uważa, że zarządcy infrastruktury muszą być operacyjnie i finansowo niezależni od wszystkich przewoźników obsługujących pociągi. Ma to zasadnicze znaczenie dla usunięcia potencjalnych konfliktów interesów i umożliwia wszystkim przedsiębiorstwom dostęp do torów w niedyskryminacyjny sposób.

Wymaga to (1) rozszerzenia wymogów niezależności na wszystkie funkcje zarządcy infrastruktury i (2) wzmocnienia tych wymogów niezależności.

Co do zasady wniosek Komisji potwierdza instytucjonalne rozdzielenie będące najprostszym i najbardziej przejrzystym sposobem osiągnięcia niezbędnej niezależności.

Wniosek przewiduje, że instytucjonalne rozdzielenie między zarządcami infrastruktury a przedsiębiorstwami kolejowymi (bez stosunków własnościowych między tymi dwoma rodzajami podmiotów) stałoby się obowiązującą zasadą od chwili wejścia w życie dyrektywy. Na podstawie wniosku nie będzie już możliwe tworzenie nowych struktur holdingowych w sektorze kolejowym.

Niezależne od zarządców infrastruktury przedsiębiorstwa kolejowe będą miały bezpośredni dostęp do rynku wewnętrznego transportu pasażerskiego od 2019 r.

Jednakże Komisja może zaakceptować, iż pionowo zintegrowana lub holdingowa struktura również może zapewnić konieczną niezależność, jeżeli wprowadzone zostaną rygorystyczne „mury chińskie” w celu zapewnienia rozdzielenia prawnego, finansowego i operacyjnego, co obejmuje na przykład: całkowicie odrębne organy decyzyjne, aby zapobiec praktykom dyskryminacyjnym; oddzielne przepływy finansowe (oddzielne rachunki i gwarancje w celu zapewnienia niekorzystania przez przedsiębiorstwa kolejowe z finansowania krzyżowego z dochodów zarządcy infrastruktury); oddzielne systemy informatyczne w celu uniknięcia przecieków poufnych danych handlowych; rygorystyczne okresy karencji umowy w przypadku przeniesienia pracowników w celu wyeliminowania konfliktów lojalności.

W obliczu pełnego otwarcia rynku przewozów pasażerskich w 2019 r. przedsiębiorstwa kolejowe stanowiące część pionowo zintegrowanej struktury mogłyby zostać pozbawione możliwości działania w innych państwach członkowskich, jeżeli nie udowodnią Komisji, że wprowadziły wszystkie zabezpieczenia gwarantujące prawną, finansową i operacyjną

niezależność konieczną do zapewnienia w praktyce równych reguł gry oraz do umożliwienia uczciwej konkurencji na rynku krajowym.

SEKCJA 3: Otwarcie rynków krajowych przewozów pasażerskich

- **Co oznacza otwarcie rynków krajowych przewozów pasażerskich?**

Usługi krajowych przewozów pasażerskich odpowiadają ponad 94 % unijnego rynku kolejowych przewozów pasażerskich.

Istnieją dwa sposoby, w ramach których przedsiębiorstwa będą mogły oferować krajowe kolejowe przewozy pasażerskie w całej UE.

1) Poprzez zaoferowanie konkurencyjnych usług komercyjnych

W praktyce oznacza to, że przedsiębiorstwo będzie mogło ustanowić i świadczyć swoje usługi, konkurując z innymi podmiotami. Ma to już miejsce na przykład w przypadku włoskich linii dużych prędkości, gdzie zarówno operator państwowy Ferrovie dello Stato, jak i nowy podmiot NTV świadczą usługi między Neapolem, Rzymem i Mediolanem.

2) W drodze procedury przetargowej

Przystępując do przetargu na zamówienia publiczne na usługi kolejowe, które stanowią około 90 proc. przejazdów kolejowych w UE i obejmują w szczególności pociągi dowożące pasażerów do miejsca pracy oraz pociągi regionalne, jak również niektóre pociągi dalekobieżne, a teraz również będą przedmiotem obowiązkowych przetargów. (ma to już miejsce w niektórych państwach członkowskich – na przykład usługi w zakresie przewozów regionalnych w niemieckich krajach związkowych, na które zamówienia składają same kraje związkowe, lub franczyzowy system kolei w Zjednoczonym Królestwie).

- **Obecna sytuacja**

Rynki usług kolejowych przewozów towarowych zostały w pełni otwarte na konkurencję od stycznia 2007 r.³, a rynki usług międzynarodowego transportu pasażerskiego od dnia 1 stycznia

³ Dyrektywa 2004/51/WE zmieniająca dyrektywę Rady 91/440/EWG.

2010 r.⁴ Zgodnie z przepisami UE krajowe rynki pasażerskie pozostają zamknięte, ale kilka państw członkowskich zdecydowało się na otwarcie swoich rynków na konkurencję⁵.

Otwarcie rynku usług kolejowych przewozów towarowych miało pozytywny wpływ, ze znacznym wzrostem kolejowych przewozów towarowych w tych państwach członkowskich, które pełni respektują założenia i literę wymogów prawnych. Otwarcie rynku międzynarodowych przewozów pasażerskich było bardziej problematyczne, przynajmniej częściowo, ponieważ obecny kryzys gospodarczy zniechęca do prowadzenia działalności gospodarczej w tym sektorze.

- **Na czym polega problem?**

Krajowe rynki pasażerskie pozostają w dużej mierze zamknięte⁶.

Jedynie Niemcy, Szwecja, Włochy, Zjednoczone Królestwo, Austria i Czechy otworzyły swoje rynki krajowe.

Doświadczenia związane otwarciem tych rynków wskazują na poprawę jakości i dostępności usług przy ciągłym wzroście zadowolenia pasażerów oraz ich liczby – w niektórych przypadkach o ponad 50 proc. w ciągu 10 lat. Na innych rynkach przetargi dotyczące zamówień na usługi publiczne doprowadziły do oszczędności o 20–30 proc., które mogą zostać ponownie zainwestowane w celu poprawy jakości tych usług.

Jednakże obecnie przepisy rozporządzenia 1370/2007 wykluczają sektor kolejowy z obowiązku udzielania zamówień publicznych na usługi w drodze otwartej procedury przetargowej, a dyrektywa 91/440 nie obejmuje ogólnego prawa dostępu do linii kolejowej w celu świadczenia usług krajowych przewozów pasażerskich, zatem przedsiębiorstwa kolejowe mogą pozostać krajowymi monopolistami. Na mocy rozporządzenia 1370/2007 władze państwa członkowskie mają wybór co do bezpośredniego udzielania zamówień publicznych na usługi lub organizowania konkurencyjnych procedur przetargowych.

⁴ Dyrektywa 2007/58/WE zmieniająca dyrektywę Rady 91/440/EWG.

⁵ Państwa członkowskie, takie jak Zjednoczone Królestwo, Niemcy, Szwecja i Włochy, jednostronnie otworzyły swoje rynki krajowe.

⁶ Państwa członkowskie, takie jak Zjednoczone Królestwo, Niemcy, Szwecja i Włochy, jednostronnie otworzyły swoje rynki krajowe.

W praktyce w 16 z 25 państw członkowskich, które posiadają transport kolejowy, udział podmiotu zasiedziałego w rynku przekracza 90 proc. Spośród wszystkich pasażerokilometrów w UE 47 proc. z nich, obejmujących większość lokalnych i regionalnych usług i kilka usług dalekobieżnych, jest wykonywanych w ramach obowiązku użyteczności publicznej nałożonego na podmioty zasiedziałe w formie bezpośredniego przyznania zamówienia z wyłącznymi prawami. Jeżeli nie zostaną wprowadzone zmiany, kilka krajowych podmiotów zasiedziałych będzie nadal uzyskiwać bezpośrednio przyznane zamówienia, wyłączając tym samym nowe podmioty i utrzymując niski poziom konkurencji. W rezultacie efektywność kolei oraz poziom usług najprawdopodobniej nie ulegną poprawie.

Na przykład w Austrii nowy podmiot WestBahn wskazał, że za tę samą kwotę dotacji przyznanej przez władze austriackie podmiotowi zasiedzialemu ÖBB WestBahn mógłby wykonywać na trasie Salzburg-Graz codziennie siedem przewozów, zamiast 3 wykonywanych przez ÖBB, którego koszty pracowników są o 20 proc. wyższe niż jego konkurentów.

Jeżeli nie zostaną wprowadzone zmiany, monopole krajowe będą nadal występowały na wielu rynkach krajowych, uniemożliwiając poprawę jakości świadczonych usług wynikającą z presji konkurencyjnej.

- **Wnioski dotyczące nowych przepisów**

Otwarte rynki zapewniające lepszą jakość i większy wybór

Komisja proponuje zmianę rozporządzenia (WE) 1370/2007 dotyczącego usług publicznych, aby wprowadzić wymóg konkurencyjnego udzielania zamówień publicznych na usługi kolejowe, a także zmianę dyrektywy 2012/34/UE w celu umożliwienia powszechnego dostępu do krajowych przewozów pasażerskich, lecz z możliwością ograniczenia dostępu, jeżeli równowaga ekonomiczna (rentowność) zamówień publicznych na usługi będzie zagrożona.

Przedsiębiorstwa będą mogły oferować krajowe kolejowe przewozy pasażerskie w całej UE: poprzez oferowanie konkurencyjnych usług komercyjnych (z ang. *open access*); lub poprzez udział w przetargach na zamówienia publiczne na usługi kolejowych, które obejmują około 90 proc. przejazdów kolejowych UE i będą teraz przedmiotem przetargu.

Zgodnie z wnioskami Komisji konkurencyjne przetargi będą miały zastosowanie jedynie do zamówień przekraczających określone progi. Oczywiście nie miałyby sensu organizowanie

procedur przetargowych dla małych zamówień, w których spodziewane oszczędności kosztów dla władz publicznych byłyby niewielkie. Maksymalny próg dla zamówień publicznych na usługi zostanie określony z uwzględnieniem „pociągokilometrów” albo udziału w całkowitej wielkości kolejowych przewozów pasażerskich świadczonych na podstawie zamówienia publicznego na usługi w każdym państwie członkowskim w celu zagwarantowania, że na danym rynku istnieje odpowiednia liczba oferentów, którzy mogą przystąpić do przetargu. W celu uniknięcia nieproporcjonalnego wpływu na istniejące bezpośrednio udzielane zamówienia zostaną wdrożone środki przejściowe dotyczące wprowadzenia konkurencyjnych procedur przetargowych.

W wyniku skarg otrzymanych od przedsiębiorstw Komisja przedstawiła również wnioski dotyczące środków zaradczych w odniesieniu do dwóch innych barier wejścia na rynek dla przedsiębiorstw:

Dostęp do taboru kolejowego

Tabor kolejowy – lokomotywy, wagony osobowe i zespoły trakcyjne – jest bardzo drogi, ale jego koszty mogą zostać odliczone w okresie użytkowania trwającym 30–40 lat albo nawet dłużej. Zgodnie z zaproponowanymi zmianami do dyrektywy 91/440 zamówienia publiczne na usługi są jednak ograniczone do 15 lat, a często obejmują jeszcze krótszy okres czasu. Bez mechanizmu w odniesieniu do ryzyka dotyczącego wartości końcowej taboru kolejowego na koniec okresu zamówienia publicznego na usługi, oferenci musieliby uwzględniać to ryzyko w cenie, co doprowadziłoby do tego, że zamówienia publiczne na usługi byłyby nadmiernie kosztowne. Bardziej prawdopodobne jest jednak, że tylko istniejące koleje państwowe z dostępem do taboru przystępowałyby do przetargu, co mijałoby się z celem zwiększenia konkurencyjności.

Aby uniknąć tego problemu, a także by ułatwić dostęp do taboru kolejowego, Komisja proponuje zobowiązać właściwe organy do podejmowania ryzyka finansowego dotyczącego wartości końcowej taboru kolejowego poprzez wybór odpowiednich środków, np. przyjmowanie własności taboru, ustanawianie gwarancji bankowej na zakup nowego taboru lub tworzenie przedsiębiorstw prowadzących leasing taboru kolejowego (ROSCO, ang. *rolling stock company*).

Nowe podmioty napotykają trudności z uzyskaniem dostępu do podstawowych usług. Dostęp do taboru kolejowego jest ważnym czynnikiem ograniczającym możliwość świadczenia przez

nowe podmioty usług komercyjnych i przystępowania przez nie do konkurencyjnych przetargów o zamówienia publiczne na usługi. W co najmniej 8 państwach członkowskich właścicielami taboru kolejowego są w dalszym ciągu głównie zasiedziałe przedsiębiorstwa kolejowe, które nie chcą lub nie są w stanie udostępnić go na atrakcyjnych warunkach komercyjnych nowym podmiotom. W Niemczech i w Austrii podmioty zasiedziałe raczej złomują tabor niż wystawiają go na sprzedaż. We Włoszech składanie ofert dotyczących zamówień publicznych na usługi jest utrudnione ze względu na problemy związane z zastrzeżeniem dla podmiotu zasiedziałego środków publicznych na zakup taboru kolejowego. W związku z czasem potrzebnym na nabycie i homologację taboru prowadzi to do poważnego ryzyka finansowego dla nowych podmiotów.

Zapewnienie niedyskryminacyjnego dostępu do zintegrowanych systemów biletowych

Komisja proponuje ustanowienie krajowych systemów sprzedaży biletów na zasadzie dobrowolności, podlegających niedyskryminacyjnym wymogom. Umożliwi to państwom członkowskim i operatorom utworzenie ogólnokrajowych systemów sprzedaży biletów, doprecyzowanie istniejących przepisów i usunięcie niektórych niepewności prawnych.

Obowiązkowe krajowe systemy sprzedaży biletów obsługiwane przez krajowe podmioty zasiedziałe, na przykład w Niemczech i w Republice Czeskiej, mają dyskryminacyjny wpływ na rynek, ponieważ pobierają prowizje w wysokości do 25 proc. od wszystkich sprzedawanych biletów. Takie praktyki zniechęcają do wejścia na nowe rynki, zmniejszają presję konkurencyjną i w związku z tym ograniczają zachęty do podniesienia efektywności i jakości. Przekazanie do nowego podmiotu wpływów ze sprzedaży biletów w niektórych państwach członkowskich trwa do 2 lat, podczas gdy w innych państwach członkowskich płatności te dokonywane są w ciągu 8 dni przy prowizji wynoszącej 1,5 %. Jeżeli każdy podmiot miałby swój własny system sprzedaży biletów, miałyby to niekorzystne skutki dla oferty usługowej z punktu widzenia pasażerów, a także spowodowałyby przeznaczenie środków finansowych nie na poprawę usług lecz na pokrycie prowizji za sprzedaż biletów, a także zmniejszenie ogólnej atrakcyjności kolei w stosunku do innych środków transportu.

Wniosek Komisji w tym zakresie obejmują wprowadzenie zmian do następujących aktów legislacyjnych:

- dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego;

- 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 (obowiązki świadczenia usługi publicznej).

SEKCJA 4: Utrzymanie wykwalifikowanych pracowników

- **Obowiązujące przepisy**

Aby zapewnić niezbędne środki zabezpieczające pracowników po otwarciu rynku, istniejące przepisy – np. dyrektywy w sprawie przejęcia przedsiębiorstw⁷ – określają warunki obowiązkowego przenoszenia pracowników w przypadku uzyskania zamówienia publicznego na usługi oraz przenoszenia taboru kolejowego do innego przedsiębiorstwa kolejowego. Rozporządzenie w sprawie obowiązku świadczenia usługi publicznej umożliwia właściwym organom żądanie przeniesienia pracowników lub określenie norm mających zastosowanie w przypadku udzielenia zamówienia publicznego na usługi innemu przedsiębiorstwu kolejowemu.

- **Na czym polega problem?**

Sektor kolejowy w następnym dziesięcioleciu będzie podejmować jednocześnie wyzwania związane ze starzeniem się ludności aktywnej zawodowo oraz z wpływem otwarcia rynku na efektywność. Około 30 proc. wszystkich pracowników kolei przejdzie na emeryturę w ciągu najbliższych 10 lat, co spowoduje prawdopodobnie niedobory siły roboczej, a jednocześnie kilka przedsiębiorstw kolejowych może wymagać restrukturyzacji w celu poprawy wydajności i efektywności.

Poziom zatrudnienia po otwarciu rynku nie powinien ulec zmniejszeniu, jak pokazuje doświadczenie państw członkowskich, w których krajowe rynki usług kolejowych zostały już otwarte. W praktyce poziomy zatrudnienia spadły w przeszłości w państwach, w których rynki pozostawały zamknięte. Zwiększenie wydajności i atrakcyjności transportu kolejowego będzie prowadzić do wzrostu popytu i inwestycji, np. w nowy tabor kolejowy, co może przełożyć się korzystnie na warunki pracy.

⁷ Dyrektywa Rady 2001/23/WE

Dostępność wysoce wykwalifikowanych i zmotywowanych pracowników w sektorze transportowym jest niezbędna do świadczenia efektywnych i konkurencyjnych usług transportowych.

- **Propozycje**

Ze względu na powyższe Komisja proponuje, co następuje:

- Ogólnoeuropejskie przedsiębiorstwa kolejowe będą miały obowiązek powoływania europejskich rad zakładowych, zgodnie z dyrektywą w sprawie europejskich rad zakładowych⁸, oraz uczestniczenia w Komitecie ds. dialogu społecznego w sektorze kolejowym.
- Komisja proponuje umożliwić państwom członkowskim wprowadzenie większej ochrony pracowników poprzez zobowiązanie nowych wykonawców do ich zatrudnienia w przypadku przejęcia umowy o świadczenie usług publicznych, co wykracza poza ogólne wymogi UE w zakresie przenoszenia własności przedsiębiorstw.

- **Dalsze działania**

Propozycja Komisji Europejskiej musi zostać zatwierdzona przez Parlament Europejski i rządy państw członkowskich.

6. Artykuł z European Voice pt. Kallas bows to German pressure on rail reform (Komisarz Kallas ugina się pod naciskiem Niemiec ws. reformy kolejowej)

Komisja wycofuje elementem projektu liberalizacji rynku kolejowego, które miał zobowiązywać państwa członkowskie do zapewnienia, by zarządcy infrastruktury byli operacyjnie i finansowo niezależni od przewoźników kolejowych. Miało to zapewnić wszystkim przedsiębiorstwom dostęp do torów na równych zasadach i wyeliminować potencjalne konflikty interesów. Niemcom udało się zmienić treść projektu ws. liberalizacji rynku kolejowego nim został opublikowany.

José Manuel Barroso, przewodniczący Komisji Europejskiej i Siim Kallas, europejski komisarz ds. transportu, wycofali się z propozycji w obliczu agresywnej kampanii lobbingskiej Berlina. Z propozycji liberalizacji wycofali zapis, które nakładałoby zobowiązanie

⁸ Dyrektywa 2009/38/WE

na państwa członkowskie do rozdzielenia firm - przewoźników od firm, które są właścicielami i zarządcami infrastruktury.

<http://www.europeanvoice.com/article/imported/kallas-bows-to-german-pressure-on-rail-reform/76272.aspx>

Opracowała:

Dr Magdalena Skulimowska⁹

⁹ Na podstawie informacji Komisji Europejskiej.