



Bruksela, dnia 16 maja 2013 r.

KANCELARIA SENATU

Przedstawiciel Kancelarii Senatu  
przy Unii Europejskiej

**Sprawozdanie nr 43/2013**

**Sprawozdanie ze spotkania przedstawicieli parlamentów narodowych  
z Siimem Kallasem - wiceprzewodniczącym Komisji Europejskiej  
odpowiedzialnym za transport**

**Bruksela, 13 maja br.**



Komisarz Siim Kallas (Estonia)

**Uwagi wstępne**

W dniu 13 maja br. wiceprzewodniczący Komisji Europejskiej **Siim Kallas**, odpowiedzialny w Komisji Europejskiej za **transport**, spotkał się z przedstawicielami parlamentów narodowych przy UE (urzędnikami). W swoich uwagach wstępnych wiceprzewodniczący Kallas skoncentrował się przede wszystkim na systemie podejmowania decyzji w UE, jego złożoności i ewolucji od 2005 roku. Argumentował, że proces legislacyjny w UE w ciągu ostatnich lat pozostawał w dużej mierze pod wpływem kryzysu gospodarczego i finansowego, który dotknął Unię Europejską. Kryzys umożliwił przyjęcie projektów legislacyjnych, które wcześniej były nie do pomyślenia, takich jak przyjęcie przepisów i środków na rzecz wzmocnienia nadzoru gospodarczego i polityki monetarnej UE, tzw. "sześciopak" i "dwupak". Podobnie wyglądała sytuacja gromadzenia statystyk dotyczących długu i budżetu. W latach 2004-2009 każdy zdawał sobie sprawę z tego, że dane statystyczne przekazywane

przez Grecję były delikatnie mówiąc nie za bardzo wiarygodne. Jednak jakiegokolwiek propozycje dotyczące statystyk budżetowych w UE były wówczas histerycznie odrzucane. Teraz takie dane dotyczące budżetu trzeba przekazywać Komisji Europejskiej.

Komisarz Kallas podkreślił także pozytywny wpływ utworzenia tzw. rejestru lobbystów UE, który był ukoronowaniem jego poprzedniej kadencji, jako komisarza odpowiedzialnego za sprawy administracyjne. Zależało mu na zwiększeniu przejrzystości lobbingu w UE, co z kolei w pozytywny sposób wpływa na proces decyzyjny w UE.

Odnosząc się do swojego portfolio, komisarz Kallas wyróżnił transport, oprócz rynku wewnętrznego, jako jeden z najbardziej produktywnych obszarów w zakresie wytwarzania propozycji legislacyjnych. Podkreślił jednak potrzebę dokonania głębszej oceny podziału kompetencji na szczeblu UE między Wspólnotą Europejską a państwami członkowskimi w tym obszarze.

Komisarz Kallas stwierdził, że krajowa fragmentacja polityki UE powoduje spowolnienie wzrostu, rozwoju i utrudnia tworzenia nowych miejsc pracy w UE.

### **Pytania i odpowiedzi**

- *Zdaniem komisarza, jak parlamenty narodowe mogą pomóc KE w usprawnieniu procesu decyzyjnego na poziomie UE? Co mogłoby poprawić obecną sytuację?*

Komisarz Kallas chwalił konstruktywną rolę parlamentów narodowych w procesie decyzyjnym w UE. Jednak był nieco sceptyczny, co do zdolności administracji parlamentów narodowych odnośnie sprostania zadaniu przetworzenia wszystkich wniosków legislacyjnych Unii Europejskiej.

- *W jaki sposób Komisja Europejska postrzega opinie parlamentów narodowych wyrażone w ramach dialogu politycznego, w szczególności te uzasadnione opinie na temat wniosków legislacyjnych, które z uwagi na niewystarczającą ich liczbę nie doprowadziły do wszczęcia procedur żółtej lub pomarańczowej kartki? Czy i w jakim stopniu wspomniane opinie wpływają na kształt wniosków legislacyjnych Komisji Europejskiej?*

Komisarz Kallas podkreślił gotowość KE do kompromisu, ale przyznał, że są takie granice, których Komisja Europejska nie może przekroczyć. Innymi słowy są pewne elementy wniosków, z których Komisja Europejska nie może zrezygnować. Komisarz jest zdania, że

opinie parlamentów narodowych są w dużym stopniu uwzględnione w krajowych stanowiskach popieranych przez ich rządy w Radzie, także na pewno "nie znikają" w procesie decyzyjnym UE.

- ***Jeszcze kilka lat temu "Rail Baltica"<sup>1</sup> wydawała się być szalenie odważnym projektem, jednak obecnie rozpoczyna się realizacja tego projektu. Czy są w tej chwili jakieś nowe projekty ("szalone pomysły") typu "Rail Baltica" w Unii Europejskiej?***

Komisarz Kallas przypomniał o kilku projektach realizowanych w UE, takich jak projekt Galileo, Program Kosmiczny UE, projekt ITER, itp., które były w pewnym momencie postrzegane jako "szalone pomysły". W dziedzinie transportu, komisarz obecnie koncentruje się na ukończeniu wdrożenia sieci transeuropejskich oraz wdrożeniu Instrumentu Łącząc Europę (CEF), których przyjęcie w dużej mierze zależy od postępów w rozmowach między Radą i Parlamentem Europejskim w sprawie wieloletnich ram finansowych na lata 2014-2020.

- ***Czy komisarz mógłby przedstawić informację na temat treści IV pakietu kolejowego oraz powiedzieć, jakich postępów oczekuje Komisja Europejska w realizacji tego pakietu w ciągu najbliższych 12 miesięcy?***

Wiceprzewodniczący Kallas przypomniał, że postępy w realizacji IV pakietu kolejowego zależą przede wszystkim od tempa negocjacji w ramach grup roboczych Rady. W ramach tego procesu parlamenty narodowe będą miały również okazję do dalszego wpływania na przyjmowane wnioski za pośrednictwem swoich rządów.

Mówiąc o treści IV pakietu kolejowego, komisarz Kallas wyróżnił najważniejsze jego elementy, do których zaliczył: poczynienie postępów w obszarze interoperacyjności, poprawa efektywności i jakości usług kolejowych i zwiększenie konkurencyjności kolei.

Komisarz Kallas podkreślił, że w ramach wdrożenia skutecznych standardów i zatwierdzenia KE zamierza ograniczyć koszty administracyjne przedsiębiorstw kolejowych i ułatwić wchodzenie na rynek nowym podmiotom. Tzw. punktem kompleksowej obsługi ma być Europejska Agencja Kolejowa, która będzie odpowiedzialna za wydawanie ważnych na

---

<sup>1</sup> **Rail Baltica** – linia kolejowa będąca, wraz z połączeniem drogowym Via Baltica, elementem transeuropejskiego korytarza transportowego, łącząca Warszawę, Kowno, Rygę, Tallin i Helsinki. Planowana Rail Baltica w Polsce to 341 km trasy kolejowej, z czego 172 km linii dwutorowej i 169 km linii kolejowej jednotorowej. Pociągi będą mogły jeździć tą trasą z prędkością 160 km/h. Jeden z priorytetowych projektów Trans-European Transport Networks (Sieci Transeuropejskie TEN-T).

terenie całej Unii zezwoleń na wprowadzenie pojazdów do obrotu oraz certyfikatów bezpieczeństwa dla operatorów, które są obecnie emitowane przez każde państwo członkowskie z osobna. Nowe rozwiązanie pozwoliłoby oszczędzić 20 proc. czasu wchodzenia nowych podmiotów na rynek oraz 20 proc. kosztów oraz okresu ważności zezwoleń dla taboru.

KE proponuje również otwarcie krajowych przewozów pasażerskich dla innych przewoźników i usług od 2019 roku. W ten sposób przedsiębiorstwa kolejowe mogłyby oferować usługi i brać udział w przetargach na równych prawach.

W celu poprawy efektywności, tory kolejowe muszą być obsługiwane przez niezależne spółki (zarządcy infrastruktury). Komisja proponuje wzmocnienie pozycji zarządcy infrastruktury, operacyjnie i finansowo niezależnego od przewoźnika kolejowego. Dzięki temu możliwe będzie sprawne i bezkonfliktowe zarządzanie siecią, mające stanowić podstawę do budowania prawdziwie europejskiej sieci połączeń<sup>2</sup>.

Według najnowszych danych statystycznych, udział przewozów towarowych spada w stosunku do transportu drogowego. W tym kontekście komisarz Kallas uznał za niezbędne dążenie do zwiększenia konkurencyjności kolei. Obecny system, w którym 46 mld euro rocznie jest przydzielanych z budżetów państw członkowskich na dotacje na kolej, jest nie do utrzymania. Ponadto, w ciągu najbliższych 10 lat kolej będzie musiała zmierzyć się z połączonymi wyzwaniami przyciągnięcia do tego zawodu nowych pracowników, aby zastąpić 1/3 swojej siły roboczej, która przejdzie na emeryturę, równocześnie starając się odnaleźć w nowym bardziej konkurencyjnym środowisku.

Komisarz podkreślił, że 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. Biorąc pod uwagę, że transport drogowy odpowiada za ponad 70% wszystkich przewozów - jest to bardzo prawdopodobne.

---

<sup>2</sup> Więcej na temat IV pakietu kolejowego w sprawozdaniu:  
<http://www.senat.gov.pl/download/gfx/senat/pl/defaultopisy/296/5/1/009.pdf>

- **Jakie są te punkty graniczne, co do których nie ma dyskusji i z których KE nie zrezygnuje w przypadku Instrumentu Łącząc Europę? Czy komisarz mógłby coś powiedzieć na temat przeglądu rynku wewnętrznego transportu drogowego? Jaki jest aktualny stan realizacji projektu pilotażowego „Niebieski pas”?**

Komisarz Kallas poinformował, że pilotażowy projekt „Niebieski pas”<sup>3</sup> rozwija się zgodnie z planem. Ma miejsce współpraca organów celnych, firm przewozowych i innych podmiotów biorących udział w projekcie. Projektowi towarzyszy nieustanne zaangażowanie polityczne w jego realizację. Nacisk położony jest na zapewnienie bezpieczeństwa i ochrony transportu morskiego. Warto przypomnieć, że celem projektu jest uproszczenie procedur administracyjnych w zakresie transportu morskiego między portami w UE z zastosowaniem nowoczesnej infrastruktury monitorującej.

W odniesieniu do przeglądu rynku wewnętrznego transportu drogowego, komisarz Kallas podkreślił, że zasady kabotażu nie stanowią problemu, ale są nim nieuczciwe warunki zatrudnienia w sektorze. Ponadto, komisarz zwrócił uwagę na fakt, że aktualne priorytety Komisji w obszarze transportu to zakończenie wdrożenia inicjatywy Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej oraz przyjęcie nowego pakietu kolejowego.

Odnosząc się do Instrumentu Łącząc Europę<sup>4</sup>, komisarz Kallas stwierdził, że nie istnieją takie punkty graniczne. Przyjęcie wniosku jest ściśle związane z podjęciem ostatecznej decyzji w sprawie wieloletnich ram finansowych. Instrument Łącząc Europę ma wiele pozytywnych elementów, z których jednym z najważniejszych jest to, że będzie on narzędziem służącym do poprawy połączeń między Wschodem i Zachodem w UE, co ma również znaczenie symboliczne.

**Opracowała:**

**dr Magdalena Skulimowska**

---

<sup>3</sup> <http://register.consilium.europa.eu/pdf/pl/12/st09/st09791.pl12.pdf>

<sup>4</sup> <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0665:FIN:PL:PDF>