



SEJM
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ
IV kadencja
Prezes Rady Ministrów
RM 10-141-02

Do druku nr 803
Warszawa, 6 sierpnia 2002 r.

803-X

Pan
Marek Borowski
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Na podstawie art. 118 ust. 1 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 2 kwietnia 1997 r. przedstawiam Sejmowi Rzeczypospolitej Polskiej projekt ustawy stanowiący realizację Strategii Gospodarczej Rządu SLD-UP-PSL "Przedsiębiorczość - Rozwój - Praca"

- o transporcie kolejowym wraz z projektami podstawowych aktów wykonawczych.

co do którego Rada Ministrów zadeklarowała, że ma na celu dostosowanie polskiego ustawodawstwa do prawa Unii Europejskiej.

Jednocześnie, zgodnie z wymogami art. 34 ust. 5 Regulaminu Sejmu, przekazuję, **przetłumaczone na język polski, teksty przepisów Unii Europejskiej, do których ma być dostosowane prawo polskie.**

Projekt ustawy dotyczy pakietu "Infrastruktura klucz do rozwoju".

W załączeniu przedstawiam także opinię dotyczącą zgodności proponowanych regulacji z prawem Unii Europejskiej.

Ponadto uprzejmie informuję, że do prezentowania stanowiska Rządu w tej sprawie w toku prac parlamentarnych został upoważniony Minister Infrastruktury.

wz. Wiceprezes Rady Ministrów

(-) Marek Pol

LISTA PRZEKAZANYCH DOKUMENTÓW
DO
PROJEKTU USTAWY
O
TRANSPORCIE KOLEJOWYM

przyjętego przez Radę Ministrów
w dniu 9 lipca 2002 r.

Obszar Negocjacyjny: „Polityka transportowa”
Narodowy Program Przygotowania do Członkostwa Polski w Unii Europejskiej:
Rozdział 9, priorytet 9.2

1.	Deklaracja dotycząca dostosowawczego charakteru projektu ustawy wraz z uzasadnieniem jego dostosowawczego charakteru
2.	Projekt ustawy wraz z uzasadnieniem i projektami aktów wykonawczych
3.	Zestawienie przepisów dostosowujących projektowanej ustawy z odpowiednimi przepisami Unii Europejskiej (tabela zgodności)
4.	Opinia Urzędu Komitetu Integracji Europejskiej o zgodności projektu z prawem Unii Europejskiej wydana dnia 10 lipca 2002r.
5.	<p>Tłumaczenia następujących aktów prawa Unii Europejskiej, w wersji papierowej i elektronicznej:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Dyrektywa Rady 91/440/EEC z dnia 29 lipca 1991 roku dotycząca rozwoju linii kolejowych we Wspólnocie, 2. Dyrektywa Rady 95/18/WE z dnia 19 czerwca 1995 r dotycząca udzielania licencji przedsiębiorstwom kolejowym, 3. Dyrektywa Rady nr 96/35/WE z dnia 3 czerwca 1996 roku w sprawie wyznaczania oraz kwalifikacji zawodowych doradców do spraw bezpieczeństwa przewozu materiałów niebezpiecznych drogą, koleją oraz drogą wodną śródlądową, 4. Dyrektywa Rady nr 96/49/WE z dnia 23 lipca 1996 roku dotycząca zbliżenia prawodawstwa państw członkowskich dotyczących transportu niebezpiecznych towarów drogą kolejową, 5. Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady nr 2000/18/We z dnia 17 kwietnia 2000 roku dotycząca minimalnych wymogów w zakresie egzaminów na doradcę ds. bezpieczeństwa przy transporcie kolejowym, drogowym i wodnym śródlądowym towarów niebezpiecznych, 6. Dyrektywa 2001/12/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z 26 lutego 2001 roku zmieniająca Dyrektywę Rady 91/440/EWG w sprawie rozwoju kolei Wspólnoty, 7. Dyrektywa 2001/13/We Parlamentu Europejskiego i Rady z 26 lutego 2001 roku zmieniająca Dyrektywę Rady 95/18/WE w sprawie koncesjonowania przedsiębiorstw kolejowych, 8. Dyrektywa 2001/14/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z 26 lutego 2001 roku w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej oraz świadectw bezpieczeństwa, 9. Rozporządzenie Rady EWG Nr 1191/69 z dnia 26 czerwca 1969 roku w sprawie działań Państw Członkowskich w zakresie obowiązków służby publicznej w transporcie kolejowym, drogowym i wodnym śródlądowym, 10. Rozporządzenie Rady (EEC) nr 1893/91 z 20 czerwca 1991 wprowadzające zmiany do Rozporządzenia EEC nr 1191/69 w sprawie działań podejmowanych przez państwa członkowskie dotyczących wypełniania obowiązków nieodłącznie związanych z pojęciem służby publicznej w przewozach kolejami, drogami i śródlądowymi drogami wodnymi.

Tabela zgodności
(ustawa o transporcie kolejowym)

L.p.	UE	JUE	JPL	Treść przepisu	Przepisy intertemporalne	Uwagi
1.	Dyrektywa 2001/12/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dn. 26.02. 2001 r. zmieniająca Dyrektywę Rady 91/440/EWG w sprawie rozwoju kolei Wspólnoty.	Art. 3	Art. 4 pkt 1	Art. 4. Użyte w ustawie określenia oznaczają: 1) infrastruktura kolejowa – linie kolejowe oraz inne budowle, budynki i urządzenia wraz z zajęтыми pod nimi gruntami, usytuowane na obszarze kolejowym, przeznaczone do prowadzenia ruchu kolejowego, obsługi przewozu osób i rzeczy oraz utrzymania niezbędnego w tym celu majątku trwałego,		
2.	Dyrektywa 2001/13/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dn. 26.02. 2001 r. zmieniająca dyrektywę Rady 95/18/WE w sprawie koncesjonowania przedsiębiorstw kolejowych.	Art.. 2	pkt 9	9) przewoźnik kolejowy – przedsiębiorca dysponujący pojazdami kolejowymi, uprawniony do wykonywania przewozów kolejowych na podstawie licencji,		
3.	Dyrektywa 2001/14/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dn. 26.02. 2001 r. w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej oraz świadectw	Art. 2 lit c, d, f, h, i, l, m. Art. 17. Art. 20.	pkt 25 pkt 26 pkt 24 pkt 8	25) przepełniona linia kolejowa – linia kolejowa, na której liczba potrzebnych tras przekracza zdolność przepustową, 26) plan powiększenia zdolności przepustowej – zamierzenia łagodzące ograniczenie zdolności przepustowej przepełnionej linii kolejowej, 24) umowa ramowa – umowa zawarta pomiędzy przewoźnikiem kolejowym i zarządcą infrastruktury w sprawie rezerwacji zdolności przepustowej linii kolejowych obejmująca okres dłuższy niż jeden rok, bez określenia szczegółowych tras pociągów, 8) zarządca infrastruktury – przedsiębiorca prowadzący działalność gospodarczą polegającą na zarządzaniu		

	bezpieczeństwa		<p>pkt 4</p> <p>pkt 11</p> <p>pkt 23</p>	<p>infrastrukturą kolejową,</p> <p>4) sieć kolejowa - układ połączonych ze sobą linii kolejowych,</p> <p>11) trasa pociągu – sporządzony dla odcinka linii kolejowej wykres ruchu pociągu, określający miejsce jego położenia na tym odcinku w zależności od czasu,</p> <p>23) rozkład jazdy – opis ruchu pociągów wraz z wszystkimi warunkami i informacjami istotnymi dla jego organizacji i prowadzenia,</p>		
4.	Dyrektywa 2001/12/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dn. 26.02. 2001 r. zmieniająca Dyrektywę Rady 91/440/EWG w sprawie rozwoju kolei Wspólnoty.	Art. 6	Art. 5 ust. 5	<p>Art. 5.</p> <p>5. Prezes Urzędu Transportu Kolejowego, po uzyskaniu opinii Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów, może w drodze decyzji administracyjnej zezwolić zarządcy na:</p> <p>1) wykonywanie przewozu osób pod warunkiem prowadzenia odrębnej rachunkowości w zakresie zarządzania infrastrukturą kolejową oraz wykonywania przewozów kolejowych,</p> <p>2) wykonywanie przewozu osób na wyodrębnionej organizacyjnie linii kolejowej bez wymagania prowadzenia odrębnej rachunkowości, o której mowa w pkt 1 pod warunkiem nie udostępniania tej linii przewoźnikom kolejowym.</p>		
5.	Dyrektywa 2001/14/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dn. 26.02. 2001 r. w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury i pobierania opłat za użytkowanie	Art. 30	Art. 10, art. 11 i art. 13	<p>Art. 10. 1. Centralnym organem administracji rządowej, właściwym w sprawach regulacji transportu kolejowego, licencjonowania przewozów kolejowych, nadzoru technicznego nad eksploatacją i utrzymaniem linii kolejowych, pojazdów kolejowych oraz bezpieczeństwa ruchu kolejowego jest Prezes Urzędu Transportu Kolejowego, zwany dalej „Prezesem UTK”.</p> <p>2. Właściwość Prezesa UTK w sprawach z zakresu regulacji transportu kolejowego, o której mowa w ust. 1 nie dotyczy metra.</p>		

	infrastruktury kolejowej oraz świadectw bezpieczeństwa				
			<p>Art. 11. 1. Prezes UTK jest powoływany na okres 5 lat przez Prezesa Rady Ministrów na wniosek ministra właściwego do spraw transportu.</p> <p>2. Prezes UTK może być odwołany przez Prezesa Rady Ministrów przed upływem okresu, na który został powołany, w przypadku choroby trwale uniemożliwiającej wykonywanie zadań, rażącego naruszania swoich obowiązków, popełnienia przestępstwa stwierdzonego prawomocnym wyrokiem sądu lub rezygnacji.</p> <p>3. Nadzór nad Prezesem UTK sprawuje minister właściwy do spraw transportu.</p> <p>4. Wiceprezes Urzędu Transportu Kolejowego jest powoływany i odwołany przez ministra właściwego do spraw transportu na wniosek Prezesa UTK.</p>		
			<p>Art. 13. 1. Do zadań Prezesa UTK w zakresie regulacji transportu kolejowego, należy w szczególności:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) zatwierdzanie i koordynowanie opłat za korzystanie z przyznaných tras infrastruktury kolejowej pod względem zgodności z zasadami ustalania tych opłat. 2) nadzór nad zapewnieniem równości dostępu przewoźników kolejowych do infrastruktury kolejowej, 3) nadzór nad równoprawnym traktowaniem przez zarządców wszystkich przewoźników kolejowych, w szczególności w zakresie rozpatrywania wniosków o udostępnienie tras kolejowych i naliczania opłat, 4) nadzór nad poprawnością ustalania przez zarządcę opłat za korzystanie z infrastruktury oraz za świadczenie usług dodatkowych i pomocniczych, 5) rozpatrywanie w trybie decyzji administracyjnej skarg przewoźników kolejowych dotyczących: <ol style="list-style-type: none"> a) regulaminu, o którym mowa w art. 31, b) przydzielania tras i opłat za korzystanie z infra- 		

				<p>struktury kolejowej,</p> <p>6) uczestnictwo w negocjacjach w przypadku sporów między zarządcą a przewoźnikami kolejowymi,</p> <p>7) zbieranie i analizowanie informacji dotyczących rynku przewozów kolejowych,</p> <p>8) współdziałanie z właściwymi organami w zakresie:</p> <p>a) przeciwdziałania w stosowaniu praktyk monopolistycznych przez zarządców i przewoźników kolejowych,</p> <p>b) koordynowania funkcjonowania rynku transportu kolejowego,</p> <p>9) nakładanie kar pieniężnych na zasadach określonych w ustawie.</p> <p>2. Do zadań Prezesa UTK w zakresie nadzoru technicznego nad eksploatacją linii kolejowych i bezpieczeństwem ruchu kolejowego, należy w szczególności:</p> <p>1) wydawanie świadectw bezpieczeństwa, o których mowa w art. 18 oraz prowadzenie rejestru tych świadectw,</p> <p>2) wydawanie świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu budowli i urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego oraz świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdu kolejowego oraz prowadzenie rejestru tych świadectw,</p> <p>3) kontrola spełniania przez zarządców infrastruktury kolejowej, przewoźników kolejowych oraz właścicieli bocznic obowiązków w zakresie bezpieczeństwa transportu kolejowego, a w szczególności:</p> <p>a) zasad prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji, o których mowa w art. 17 ust. 2,</p> <p>b) warunków technicznych eksploatacji pojazdów kolejowych, o których mowa w art. 20, w tym ważności świadectw sprawności technicznej, o których mowa w art. 23 i dokumentów, które powinny znajdować się w pojeździe kolejowym będącym w</p>		
--	--	--	--	--	--	--

			<p>ruchu, o których mowa w art. 24,</p> <p>c) warunków, jakie powinny spełniać zatrudnieni na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu na liniach kolejowych oraz prowadzący pojazdy kolejowe, o których mowa w art. 21,</p> <p>d) zasad uzyskiwania uprawnień i wykonywania obowiązków doradcy do spraw bezpieczeństwa przewozu towarów niebezpiecznych koleją, o których mowa w art. 27,</p> <p>4) nadzór nad zachowaniem zasad bezpieczeństwa w transporcie kolejowym oraz prawidłowym utrzymaniem i eksploatacją linii kolejowych oraz bocznic kolejowych,</p> <p>5) nadzór nad bezpieczeństwem przewozu koleją towarów niebezpiecznych,</p> <p>6) powoływanie komisji i nadawanie uprawnień doradcom do spraw bezpieczeństwa przewozu koleją towarów niebezpiecznych,</p> <p>7) przewodnictwo w pracach komisji powypadkowych dotyczących katastrof kolejowych oraz nadzór nad pozostałymi komisjami powypadkowymi,</p> <p>8) podejmowanie działań na rzecz poprawy bezpieczeństwa w transporcie kolejowym.</p> <p>3. Prezes UTK przedstawia corocznie w terminie do końca pierwszego kwartału, ministrowi właściwemu do spraw transportu ocenę funkcjonowania rynku transportu kolejowego i stanu bezpieczeństwa ruchu kolejowego.</p> <p>4. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia:</p> <p>1) tryb wykonywania kontroli przez Prezesa UTK w ramach wykonywanego nadzoru,</p> <p>2) szczegółowe zasady powiadamiania o katastrofach i wypadkach kolejowych oraz zasady i tryb pracy ko-</p>		
--	--	--	--	--	--

				misji powypadkowych, tak aby ograniczyć skutki zaistniałych katastrof i wypadków kolejowych.		
6.	Dyrektywa 2001/14/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dn. 26.02. 2001 r. w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej oraz świadectw bezpieczeństwa	Art. 32	Art. 18	<p>Art. 18. 1. Świadectwo bezpieczeństwa obowiązany jest uzyskać:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) przewoźnik kolejowy, 2) zarządca infrastruktury, 3) użytkownik boczniczy. <p>2. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, warunki, tryb wydawania oraz cofania świadectw bezpieczeństwa oraz ich wzory, uwzględniając wymagania, o których mowa w art. 19.</p>		
7.	Dyrektywa Rady nr 96/49/WE z dn. 23.07.1996 r. dotycząca zbliżenia prawodawstwa państw członkowskich dotyczących transportu niebezpiecznych towarów drogą kolejową.	Art. 2	Art. 25 ust. 2	<p>Art. 25.</p> <p>2. Do przewozów, o których mowa w ust. 1, stosuje się Regulamin dla międzynarodowego przewozu kolejami towarów niebezpiecznych - RID (Dz. U. Nr 34 poz. 158 z 1985 r., z 1997 Nr 37, poz. 225) wraz ze zmianami obowiązującymi od daty ich wejścia w życie w stosunku do Rzeczypospolitej Polskiej podanymi do publicznej wiadomości we właściwy sposób oraz inne umowy międzynarodowe.</p>		
8.	Dyrektywa Rady nr 96/35/WE z dn. 3.06.1996 r. dotycząca wyznaczenia oraz kwalifikacji zawodowych doradców w zakresie bezpieczeństwa w dziedzinie transportu towarów niebezpiecznych drogą	Art. 1	Art. 27 ust. 1	<p>Art. 27. 1. Przewoźnik kolejowy dokonujący przewozu towarów niebezpiecznych oraz jednostka organizacyjna inna niż przewoźnik kolejowy biorąca udział w przewozie towarów niebezpiecznych, powinny zatrudniać doradcę do spraw bezpieczeństwa i powierzyć mu nadzór nad:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) prawidłowością procedur związanych z załadunkiem, rozładunkiem i przewozem towarów niebezpiecznych, 2) kwalifikacjami personelu zatrudnionego przy prze- 		

	kołową, kolejową oraz żegluga śródlądową.			<p>wozie towarów niebezpiecznych,</p> <p>3) stanem technicznym taboru i urządzeń związanych z przewozem towarów niebezpiecznych.</p>		
9.	Dyrektywa 2000/18/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dn. 17.04. 2001 r. dotycząca minimalnych wymogów w zakresie egzaminów na doradcę ds. bezpieczeństwa przy transporcie kolejowym, drogowym i wodnym śródlądowym towarów niebezpiecznych.	Art. 3	Art. 26 ust. 2 pkt 1	<p>Art. 26.</p> <p>2. Warunkiem uzyskania uprawnień, o których mowa w ust. 1, jest:</p> <p>1) ukończenie kursu przygotowawczego, zdanie egzaminu przed komisją egzaminacyjną powołaną przez Prezesa UTK potwierdzonego uzyskaniem świadectwa doradcy do spraw bezpieczeństwa,</p>		
10.	Dyrektywa 2001/14/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dn. 26.02. 2001 r. w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej oraz świadectw bezpieczeństwa.	Art. 5, 7, 17, 19, 20, art. 20 ust. 2	Art. 28 ust. 1, 2, 4, art. 29 ust 2 art. 30 ust 2 – 6 art. 32	<p>Art. 28.</p> <p>1. Udostępnianie infrastruktury polega na przydzielaniu przewoźnikowi kolejowemu trasy przejazdu pociągu na liniach kolejowych oraz umożliwieniu korzystania z niezbędnej infrastruktury.</p> <p>2. Zarządca jest obowiązany do udostępniania infrastruktury kolejowej na podstawie wniosków składanych zgodnie z regulaminem przydzielania i korzystania z tras przez licencjonowanych przewoźników kolejowych, zwanym dalej „regulaminem”, z zachowaniem zasady równego ich traktowania.</p> <p>4. Przewoźnik kolejowy nabywa prawo do korzystania z przydzielonych i wyznaczonych w rozkładzie jazdy pociągów tras po zawarciu w tej sprawie umowy z zarządcą.</p> <p>Art. 29.</p> <p>2. Zarządca przydziela trasy przewoźnikom kolejowym uwzględniając priorytety wynikające z:</p> <p>1) pierwszeństwa przewozu osób,</p>		

			<p>2) udostępnienia tras, które w poprzednim rozkładzie jazdy były wykorzystywane przez tego samego przewoźnika kolejowego,</p> <p>3) tras uwzględnionych w umowie ramowej,</p> <p>4) przewozów w komunikacji międzynarodowej.</p> <p>Art. 30.</p> <p>2. Umowa zawierana jest na okres obowiązywania rozkładu jazdy pociągów, z tym że na uzasadniony wniosek przewoźnika kolejowego może być zawarta umowa ramowa na czas dłuższy niż okres obowiązywania jednego rozkładu jazdy.</p> <p>3. Zawarcie umowy ramowej na okres dłuższy niż 5 lat wymaga szczegółowego uzasadnienia przez przewoźnika kolejowego istniejącymi kontraktami handlowymi.</p> <p>4. Umowy ramowe zawierane na okres dłuższy niż 10 lat są możliwe tylko w wyjątkowych przypadkach, w szczególności przy realizacji inwestycji na dużą skalę, zwłaszcza objętych zobowiązaniami kontraktowymi.</p> <p>5. Treść umów ramowych nie może uniemożliwiać korzystania z danej linii kolejowej innym przewoźnikom.</p> <p>6. Ogólne istotne postanowienia każdej umowy ramowej powinny być na życzenie udostępniane wszystkim ubiegającym się o przydział tras, z zachowaniem tajemnicy handlowej,</p> <p>Art. 32. 1. Zarządca określa wysokość opłat za korzystanie przez przewoźników kolejowych z infrastruktury kolejowej.</p> <p>2. Opłata za korzystanie z infrastruktury kolejowej ustalana jest przy uwzględnieniu kosztów, jakie poniesie zarządca w rezultacie przydzielenia i umożliwienia korzystania z przydzielonych tras oraz infrastruktury kolejowej.</p> <p>3. Opłata za korzystanie z infrastruktury kolejowej</p>		
--	--	--	--	--	--

			<p>stanowi sumę opłaty podstawowej i opłaty dodatkowej.</p> <p>4. Opłata podstawowa jest obliczona z uwzględnieniem planowanych przebiegów pociągów i stawek jednostkowych ustalonych w zależności od kategorii linii i rodzaju pociągu, oddzielnie dla przewozu osób i rzeczy.</p> <p>5. Stawka jednostkowa opłaty podstawowej jest określona dla przejazdu jednego pociągu na odległość jednego kilometra.</p> <p>6. Zarządca jest obowiązany podać do publicznej wiadomości w sposób zwyczajowo przyjęty, odrębnie dla przewozu osób i przewozu rzeczy, wysokości i rodzaje stawek opłaty podstawowej oraz opłat dodatkowych, o których mowa w art. 33.</p> <p>7. Stawki jednostkowe podaje się do publicznej wiadomości co najmniej na 6 miesięcy przed dniem ich wprowadzenia i w tym samym terminie przekazuje do wiadomości Prezesowi UTK wraz z kalkulacją ich wysokości.</p> <p>8. W ramach opłaty podstawowej zarządca jest zobowiązany zapewnić:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) przejazd pociągu po przyznanej trasie, 2) korzystanie ze stacji kolejowych położonych na przyznanej trasie, 3) sterowanie ruchem, łączność, odprawę i kontrolę biegu pociągu oraz informacje o ruchu pociągów, 4) przekazywanie informacji wymaganych do wdrożenia lub prowadzenia przewozów, dla których została przyznana zdolność przelotowa. <p>9. Opłaty dodatkowe są pobierane za świadczone przez zarządcę inne niż wymienione w ust. 8 usługi, które zarządca będzie świadczył:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) zawsze, kiedy żąda tego przewoźnik kolejowy w zgłoszonym wniosku, 2) tylko wtedy, gdy zostały wymienione w regulaminie, a ich wykonania zażąda przewoźnik kolejowy w 		
--	--	--	--	--	--

				<p>zgłoszonym wniosku,</p> <p>3) tylko wtedy, gdy zostały wymienione w umowie, o której mowa w art. 28 ust. 4.</p> <p>10. Zarządca może stosować ulgi w opłatach za udostępnianie infrastruktury wyłącznie na równych zasadach dla wszystkich przewoźników osób i wszystkich przewoźników rzeczy.</p> <p>11. Z opłat podstawowych za korzystanie z infrastruktury kolejowej na liniach kolejowych o znaczeniu wyłącznie obronnym zwolnione są wojskowe jednostki budżetowe.</p>		
11.	<p>Rozporządzenie Rady EWG nr 1191/69/EWG z dn. 26.06.1969 r. w sprawie działań państw członkowskich w zakresie obowiązków służby publicznej w transporcie kolejowym, drogowym i wodnym śródlądowym,</p> <p>wraz ze zmianą wprowadzoną Rozporządzeniem Rady (EEC) nr 1893/91 z dn. 20.06.1991 r. wprowadzającej zmiany do Rozporządzenia (EEC) nr 1191/69.</p>	Art. 2	Art. 4 pkt 19, art. 38 ust. 1 i 4, art. 39	<p>Art. 4.</p> <p>Użyte w ustawie określenia oznaczają:</p> <p>b) obowiązek służby publicznej – zobowiązanie przewoźnika do wykonywania przewozów kolejowych z wyznaczoną częstotliwością według określonej taryfy i po określonej trasie, których to przewozów ze względu na własny interes handlowy nie wykonywałby w takim zakresie lub na takich warunkach,</p> <p>Art. 38. 1. Organizowanie i dotowanie regionalnych przewozów pasażerskich wykonywanych w ramach obowiązku służby publicznej należy do zadań własnych samorządu województwa, a środki finansowe na te zadania określa corocznie ustawa budżetowa.</p> <p>4. Zadania, o których mowa w ust. 1 – 3, realizowane są na podstawie umowy zawartej pomiędzy organem jednostki samorządu terytorialnego lub ministrem właściwym do spraw transportu a przewoźnikiem kolejowym, w szczególności w zakresie o którym mowa w art. 39.</p> <p>Art. 39. 1. Przewoźnik kolejowy wykonujący przewozy w ramach obowiązku służby publicznej, o których mowa w art. 38 zawiadamia samorząd województwa o zamiarze zaprzestania tych przewozów najpóźniej na 6 miesięcy przed wejściem w życie nowego rozkładu</p>		

				<p>jazdy.</p> <p>2. Samorząd województwa może nie wyrazić zgody na zaprzestanie przewozów służby publicznej pod warunkiem pokrycia udokumentowanych przez przewoźnika strat.</p>		
12.	<p>Dyrektywa 2001/13/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dn. 26.02. 2001 r. zmieniająca dyrektywę Rady 95/18/WE w sprawie koncesjonowania przedsiębiorstw kolejowych.</p>	<p>Art. 2, 4, 6 – 11</p>	<p>Art. 41, 50</p>	<p>Art. 41. 1. Działalność gospodarcza polegająca na wykonywaniu przewozów kolejowych osób lub rzeczy podlega licencjonowaniu.</p> <p>2. Licencja jest potwierdzeniem zdolności przedsiębiorcy do wykonywania funkcji przewoźnika kolejowego.</p> <p>3. Potwierdzeniem zdolności przedsiębiorcy do wykonywania funkcji przewoźnika kolejowego są również licencje wydane przez właściwe władze innych państw członkowskich Unii Europejskiej.</p> <p>4. Licencje wydaje się na czas nieoznaczony.</p> <p>5. Licencja nie uprawnia przedsiębiorcy do dostępu do infrastruktury kolejowej.</p> <p>6. W sprawach nie uregulowanych niniejszą ustawą stosuje się odpowiednio przepisy ustawy z dnia 19 listopada 1999 r. Prawo działalności gospodarczej (Dz. U. Nr 101, poz. 1178, z 2000 r. Nr 86, poz. 598, Nr 114, poz. 1193, z 2001 r. Nr 49, poz. 509, Nr 67, poz. 679, Nr 102, poz. 1115, Nr 147, poz. 1643 i z 2002 r. Nr 2, poz. 12) w zakresie dotyczącym zezwoleń.</p> <p>Art. 50. 1. Prezes UTK zarządza dokonywanie okresowych kontroli przewoźnika kolejowego posiadającego licencję.</p> <p>2. Prezes UTK cofa licencję, jeżeli przedsiębiorca:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) nie spełnia wymagań określonych w ustawie, 2) wykonujący międzynarodowe przewozy kolejowe nie przestrzega postanowień odpowiednich umów międzynarodowych, których Rzeczpospo- 		

			<p>lita Polska jest stroną.</p> <p>3) nie podjął działalności objętej licencją mimo wezwania lub zaprzestał wykonywania działalności gospodarczej objętej licencją,</p> <p>4) został pozbawiony prawa wykonywania działalności gospodarczej objętej licencją na podstawie prawomocnego orzeczenia sądowego,</p> <p>5) został postawiony w stan upadłości lub likwidacji,</p> <p>6) nie wywiązywał się ze zobowiązań złożonych w oświadczeniach, w określonych w nich terminach.</p> <p>3. Można cofnąć licencję w przypadku, gdy przedsiębiorca nie prowadził licencjonowanej działalności przez okres 6 miesięcy.</p> <p>4. Jeżeli przedsiębiorca zamierza rozszerzyć lub zmienić zakres licencjonowanej działalności, składa wniosek o zmianę licencji.</p>		
--	--	--	---	--	--

DYREKTYWA RADY 91/440/EEC Z DNIA 29 LIPCA 1991 ROKU¹
dotycząca rozwoju linii kolejowych we Wspólnocie

RADA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH,

uwzględniając postanowienia Traktatu ustanawiającego Europejską Wspólnotę Gospodarczą, a w szczególności Artykuł 75 tego Traktatu,

uwzględniając propozycję przedstawioną przez Komisję²,

uwzględniając opinię Parlamentu Europejskiego³,

uwzględniając opinię Komitetu Ekonomiczno-Społecznego⁴,

a także biorąc pod uwagę co następuje:

Większa integracja sektora transportu we Wspólnocie jest podstawowym elementem rynku wewnętrznego, a koleje stanowią istotną część sektora transportu Wspólnoty;

Wydajność systemu kolejnictwa powinna zostać poprawiona w celu zintegrowania jej z konkurencyjnym rynkiem, z uwzględnieniem szczególnych cech sektora kolejnictwa;

W celu uczynienia transportu kolejowego wydajnym i konkurencyjnym w porównaniu z innymi rodzajami transportu, państwa członkowskie muszą zagwarantować, aby przedsiębiorstwom kolejowym nadano status indywidualnych operatorów, działających na zasadach komercyjnych i dostosowujących się do potrzeb rynku;

¹ OJ L 237, z dnia 24 sierpnia 1991 roku str. 25.

² OJ C 34, z dnia 14 lutego 1990 roku str. 8 oraz OJ C 87, z dnia 4 kwietnia 1991 roku str. 7.

³ OJ C 19, z dnia 28 stycznia 1991 roku str. 254.

⁴ OJ C 225, z dnia 10 września 1990 roku str. 27.

Przyszłe funkcjonowanie i efektywne działanie systemu kolei może stać się łatwiejsze, jeżeli dokonamy rozróżnienia pomiędzy świadczeniem usług transportowych oraz administrowaniem infrastrukturą; w tej sytuacji niezbędne jest odrębne zarządzanie tymi dwiema działalnościami i rozliczanie ich na osobnych kontach;

Dla potrzeb zwiększenia konkurencji w sektorze usług kolejowych ze względu na podwyższenie komfortu i poprawę jakości świadczonych usług, państwa członkowskie powinny nadal odpowiadać za rozwój odpowiedniej infrastruktury w sektorze kolejnictwa;

Przy braku wspólnych zasad alokacji kosztów infrastruktury, państwa członkowskie - po przeprowadzeniu konsultacji z instytucją administrującą infrastrukturę - ustanawiają zasady dotyczące płatności przez przedsiębiorstwa kolejowe i ich zrzeczenia za korzystanie z infrastruktury kolejowej; płatności takie muszą być zgodne z zasadą niedyskryminacji przedsiębiorstw kolejowych;

Państwa członkowskie powinny w szczególności zapewnić, aby obecne kolejowe przedsiębiorstwa transportowe będące własnością publiczną lub kontrolowane przez władze publiczne posiadały zdrową strukturę finansową, dbając jednocześnie, aby wszelkie zmiany w postanowieniach finansowych, jakie mogą okazać się niezbędne, zostały przeprowadzone zgodnie z odpowiednimi przepisami ustanowionymi w Traktacie;

W celu ułatwienia transportu pomiędzy państwami członkowskimi, przedsiębiorstwa kolejowe powinny mieć swobodę łączenia się w grupy z przedsiębiorstwami kolejowymi w innych państwach członkowskich;

Takie międzynarodowe grupy powinny mieć prawo dostępu i przejazdu tranzytem w państwach członkowskich, w których założono przedsiębiorstwa wchodzące w ich skład, jak również prawo tranzytu w innych

państwach członkowskich, zgodnie z wymogami świadczenia danych usług na rynku międzynarodowym;

W celu zachęcenia do wykonywania transportu mieszanego, właściwe jest udzielenie dostępu do infrastruktury kolejowej w innych państwach członkowskich przedsiębiorstwom kolejowym prowadzącym międzynarodowy transport mieszany towarów;

Niezbędne jest utworzenie komitetu doradczego, który zająłby się prowadzeniem monitoringu i wspomagał Komisję we wprowadzaniu niniejszej Dyrektywy w życie;

Należy anulować postanowienia Dyrektywy Rady 75/327/EEC z dnia 20 maja 1975 roku dotyczącej poprawy sytuacji przedsiębiorstw kolejowych i harmonizacji zasad rządzących stosunkami finansowymi pomiędzy tymi przedsiębiorstwami a państwami¹,

PRZYJĘŁA NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

¹ OJ L 152, z dnia 12.6.1975 str.3.

CZEŚĆ 1

Cel i zakres

Artykuł 1

Celem niniejszej Dyrektywy jest ułatwienie adaptacji kolei Wspólnoty do potrzeb jednolitego rynku oraz zwiększenie efektywności tego sektora;

poprzez zapewnienie niezależnego zarządzania przedsiębiorstwami kolejowymi;

poprzez oddzielenie zarządzania funkcjonowaniem kolei i infrastruktury od świadczenia kolejowych usług transportowych, obowiązkowe oddzielenie kont oraz ewentualne wydzielenie organizacyjne i instytucjonalne;

poprzez poprawę struktury finansowej przedsiębiorstw;

poprzez zapewnienie międzynarodowym grupom przedsiębiorstw kolejowych oraz przedsiębiorstwom kolejowym prowadzącym mieszany transport towarów dostępu do infrastruktury w państwach członkowskich.

Artykuł 2

1. Postanowienia niniejszej Dyrektywy znajdują zastosowanie do zarządzania infrastrukturą kolei oraz transportu kolejowego wykonywanego przez przedsiębiorstwa kolejowe - już istniejące lub zakładane w przyszłości - w państwach członkowskich.

2. Państwa członkowskie mogą wyłączyć spod zakresu obowiązywania niniejszej Dyrektywy te przedsiębiorstwa kolejowe, których działalność ogranicza się do świadczenia wyłącznie usług miejskich, podmiejskich lub o zasięgu regionalnym.

Artykuł 3

Dla potrzeb niniejszej Dyrektywy:

„przedsiębiorstwo kolejowe” oznacza każde przedsiębiorstwo publiczne lub prywatne, którego główną dziedziną działalności jest świadczenie kolejowych usług transportowych w zakresie przewozu towarów i/lub pasażerów, przy czym wymagane jest, aby przedsiębiorstwo zapewniło trakcję;

„instytucja zarządzająca infrastrukturą” oznacza każdą instytucję publiczną lub przedsiębiorstwo odpowiedzialne w szczególności za budowę i utrzymanie infrastruktury kolejowej oraz nadzorujące systemy kontrolne i bezpieczeństwa;

„infrastruktura kolejowa” oznacza wszystkie elementy wymienione w wykazie przedstawionym w Załączniku I.A do Rozporządzenia Komisji (EWG) Nr 2598/70 z dnia 18 grudnia 1970 roku, które wyszczególnia elementy, jakie powinny zostać ujęte w poszczególnych działach w postaci kont zaprezentowanych w Załączniku I do Rozporządzenia (EWG) Nr 1108/70¹, z wyjątkiem ostatniego akapitu, który - jedynie dla potrzeb niniejszej Dyrektywy - przyjmuje następujące brzmienie: „Budynki wykorzystywane przez wydział infrastruktury”;

„grupa międzynarodowa” oznacza każde stowarzyszenie co najmniej dwóch przedsiębiorstw kolejowych założonych w różnych państwach członkowskich w celu świadczenia międzynarodowych usług transportowych pomiędzy państwami członkowskimi;

¹ OJ L 278, z dnia 23 grudnia 1970 roku str. 1; Rozporządzenie ze zmianami wprowadzonymi Rozporządzeniem (EWG) Nr 2116/78 (OJ L 246, z dnia 8.9.1978 str. 7).

„usługi miejskie i podmiejskie” oznaczają usługi transportowe, które mają za cel zaspokojenie potrzeb transportowych ośrodka miejskiego lub konurbacji oraz potrzeb transportowych na trasie pomiędzy ośrodkiem miejskim lub konurbacją a otaczającymi je obszarami;

„usługi o zasięgu regionalnym” oznaczają usługi transportowe, które mają zaspokoić potrzeby transportowe regionu.

CZĘŚĆ II

Niezależność zarządzania przedsiębiorstwami kolejowymi

Artykuł 4

Państwa członkowskie przyjmą niezbędne środki dla zapewnienia, że w odniesieniu do zarządzania, administracji i kontroli wewnętrznej nad sprawami administracyjnymi, ekonomicznymi i księgowymi przedsiębiorstwa kolejowe są niezależne i zgodnie z tym posiadają w szczególności majątek, budżet i rachunki oddzielne od państwowych.

Artykuł 5

1. Państwa członkowskie przyjmą środki niezbędne dla umożliwienia przedsiębiorstwom kolejowym dostosowania swojej działalności do rynku oraz kierowania tą działalnością na odpowiedzialność odpowiednich ciał zarządzających, w interesie skutecznego świadczenia właściwych usług po najniższym możliwym koszcie za jakość świadczonej usługi.

Przedsiębiorstwa kolejowe zarządzane powinny być zgodnie z zasadami stosującymi się do spółek komercyjnych; dotyczy to również ich obowiązku wykonywania usług w ramach służby publicznej nałożonego przez państwo oraz do kontraktów na świadczenie usług publicznych, które przedsiębiorstwa te zawierają

z kompetentnymi władzami państw członkowskich.

2. Przedsiębiorstwa kolejowe przygotowują swoje plany prowadzenia działalności, wraz z programami inwestycyjnymi i finansowymi. Plany takie mają prowadzić do osiągnięcia równowagi finansowej przez przedsiębiorstwo oraz innych celów technicznych, handlowych i związanych z zarządzaniem finansowym; powinny również określać metodę realizacji.

3. W kontekście ogólnych wytycznych określonych przez państwo i z uwzględnieniem planów i kontraktów krajowych (które mogą mieć charakter wieloletni) oraz inwestycji i sposobów ich finansowania, przedsiębiorstwo kolejowe ma w szczególności swobodę:

(i) w tworzeniu grup międzynarodowych z jednym lub więcej innymi przedsiębiorstwami kolejowymi;

(ii) w stworzeniu organizacji wewnętrznej bez naruszania postanowień Części III;

(iii) w kontrolowaniu podaży i reklamowania usług oraz ustalenia ich cen, nie naruszając postanowień Rozporządzenia Rady (EWG) Nr 1191/69 z dnia 26 czerwca 1969 roku dotyczącego działań państw członkowskich w związku z obowiązkiem nierozłącznym z koncepcją służby publicznej w transporcie kolejowym, drogowym i drogami śródlądowymi;¹

(iv) w podejmowaniu decyzji w sprawie pracowników, majątku i własnych zamówień;

(v) w rozszerzeniu udziału w rynku, opracowaniu nowych technologii i usług oraz przyjęciu wszelkich innowacyjnych technik zarządzania;

¹ OJ L 156, z dnia 28.6.1969 str. 1; Rozporządzenie z ostatnimi zmianami wprowadzonymi Rozporządzeniem (EWG) Nr 1893/91 (OJ L 169, z dnia 29.6.1991 str.1).

(vi) w podejmowaniu nowej działalności w dziedzinach związanych z koleją.

CZEŚĆ III

Oddzielenie infrastruktury od zarządzania transportem

Artykuł 6

1. Państwa członkowskie przyjmą niezbędne środki, aby zapewnić, że konta działalności dotyczącej świadczenia usług transportowych oraz rachunki dotyczące zarządzania infrastrukturą kolejową są odrębne. Pomoc wypłacona w jednym z tych obszarów działalności nie może zostać przeniesiona do drugiej.

Konta opisujące te oba obszary działalności prowadzone będą w sposób, który umożliwi odzwierciedlenie powyższego zakazu.

2. Państwa członkowskie mogą również ustalić, że takie oddzielenie wymagać będzie zorganizowania odrębnych oddziałów w ramach jednego przedsiębiorstwa lub realizacji funkcji zarządzania infrastrukturą przez odrębną jednostkę.

Artykuł 7

1. Państwa członkowskie przyjmą środki niezbędne dla rozwoju krajowej infrastruktury kolejowej z uwzględnieniem - w razie potrzeby - ogólnych potrzeb Wspólnoty.

Zapewnią ustanowienie norm i zasad bezpieczeństwa oraz monitorowanie ich stosowania.

2. Państwa członkowskie mogą przydzielić przedsiębiorstwom kolejowym lub innym jednostkom zarządzającym odpowiedzialność za zarządzanie infrastrukturą kolejową, a w szczególności, za inwestycje, konserwację i finansowanie wymagane ze względu na aspekty techniczne, handlowe i finansowe realizowania takiego zarządu.

3. Państwa członkowskie mogą również przyznać jednostce zarządzającej infrastrukturą - należycie uwzględniając postanowienia Artykułów 77, 92 i 93 Traktatu ustanawiającego Europejską Wspólnotę Gospodarczą - finansowanie, zgodnie z zadaniami, zakresem i wymogami finansowymi, w szczególności, związanymi z nowymi inwestycjami.

Artykuł 8

Jednostka zarządzająca infrastrukturą pobiera opłaty za korzystanie z infrastruktury kolejowej, za którą jest odpowiedzialna, opłaty ponoszone są przez przedsiębiorstwa kolejowe i grupy międzynarodowe korzystające z infrastruktury. Po konsultacji z jednostką zarządzającą, państwa członkowskie ustanowią zasady określania takiej opłaty.

Opłata wnoszona przez użytkownika, która obliczana będzie w sposób pozwalający na uniknięcie dyskryminacji przedsiębiorstw kolejowych, może w szczególności uwzględniać ilość kilometrów, skład pociągu i wszelkie specyficzne wymogi, takie jak prędkość, obciążenie na oś oraz stopień lub okres korzystania z infrastruktury.

CZEŚĆ IV

Poprawa sytuacji finansowej

Artykuł 9

1. Wspólnie z obecnie istniejącymi przedsiębiorstwami kolejowymi będącymi przedsiębiorstwami publicznymi lub kontrolowanymi przez władze publiczne, państwa członkowskie wprowadzą właściwe mechanizmy, które pomogą zmniejszyć zadłużenie takich przedsiębiorstw do poziomu, który nie będzie hamował zdrowego zarządzania finansowego oraz umożliwi poprawę ich sytuacji finansowej.

2. W tym celu państwa członkowskie mogą przyjąć niezbędne środki, które będą wymagać wydzielenia odrębnej jednostki amortyzacji długu w działach księgowych takich przedsiębiorstw.

Bilans jednostki może zostać obciążony wszystkimi kredytami - do momentu ich wygaśnięcia - zaciągniętymi przez przedsiębiorstwo na finansowanie inwestycji i pokrycie nadwyżki wydatków bieżących wynikających z działalności w sektorze transportu kolejowego lub zarządzania infrastrukturą kolejową. Długi wynikające z działalności filii nie mogą zostać uwzględnione.

3. Pomoc przyznana przez państwa członkowskie na likwidację długów, o których mowa w niniejszym Artykule udzielana jest zgodnie z postanowieniami Artykułów 77, 92 i 93 Traktatu ustanawiającego Europejską Wspólnotę Gospodarczą.

CZEŚĆ V

Dostęp do infrastruktury kolejowej

Artykuł 10

1. Grupy międzynarodowe uzyskują dostęp i prawa tranzytu w państwach członkowskich, w których działają przedsiębiorstwa kolejowe wchodzące w ich skład oraz prawa do przejazdów tranzytowych w innych państwach członkowskich w celu świadczenia usług międzynarodowych pomiędzy państwami członkowskimi, w których mają siedzibę przedsiębiorstwa kolejowe wchodzące w skład grupy.
2. Przedsiębiorstwa kolejowe w rozumieniu postanowień Artykułu 2 uzyskają na jednakowych warunkach dostęp do infrastruktury w innych państwach członkowskich w celu prowadzenia usług w zakresie międzynarodowego mieszanego transportu towarów.
3. Przedsiębiorstwa kolejowe zaangażowane w międzynarodowy mieszany transport towarów i grupy międzynarodowe zawierają niezbędne umowy administracyjne, techniczne i finansowe z jednostkami zarządzającymi wykorzystywaną infrastrukturą kolejową w celu uregulowania kontroli ruchu i kwestii bezpieczeństwa w międzynarodowych usługach transportowych, o których mowa w punktach 1 i 2. Warunki rządzące takimi umowami nie będą dyskryminujące.

CZEŚĆ VI

Postanowienia końcowe

Artykuł 11

1. Państwa członkowskie mogą zwrócić uwagę Komisji na wszelkie problemy związane z realizacją postanowień niniejszej Dyrektywy. Po skonsultowaniu tych problemów z komitetem, o powołaniu którego mówi pkt 2, Komisja podejmie odpowiednie decyzje.

2. Komisja wspomagana będzie przez komitet doradczy złożony z przedstawicieli państw członkowskich, któremu przewodniczyć będzie przedstawiciel Komisji.

Przedstawiciel Komisji przedstawi komitetowi propozycję środków, które zostaną przyjęte. Komitet przedstawi swoją opinię o propozycji w czasie określonym przez przewodniczącego, w zależności od pilności sprawy, w razie potrzeby odbędzie się głosowanie.

Opinia zapisana zostanie w protokole; każde państwo członkowskie ma prawo zwrócenia się z prośbą o zapisanie swojego stanowiska w protokole.

Komisja weźmie pod uwagę opinię komitetu. Poinformuje komitet o sposobie, w jaki jego opinia została uwzględniona.

Artykuł 12

Postanowienia niniejszej Dyrektywy nie naruszają postanowień Dyrektywy Rady 90/531/EEC z dnia 17 września 1990 roku dotyczącej procedury składania zamówień

przez jednostki prowadzące działalność w sektorach wodnym, energetycznym i telekomunikacyjnym.¹

Artykuł 13

Niniejszym z dniem 1 stycznia 1993 roku uchyla się Decyzję 75/327/EEC.

Powołania na postanowienia uchylonej Decyzji rozumiane będą jako powołania na postanowienia niniejszej Dyrektywy.

Artykuł 14

Do dnia 1 stycznia 1995 roku Komisja dostarczy Radzie sprawozdanie z realizacji postanowień niniejszej Dyrektywy, któremu - w razie potrzeby - towarzyszyć będą odpowiednie propozycje dotyczące kontynuacji działania Wspólnoty w zakresie rozwoju kolejnictwa, w szczególności w dziedzinie międzynarodowego transportu towarów.

Artykuł 15

Państwa członkowskie, po konsultacji z Komisją, przyjmą ustawy, rozporządzenia i przepisy administracyjne niezbędne dla spełnienia postanowień niniejszej Dyrektywy nie później niż do dnia 1 stycznia 1993 roku. Bezzwłocznie poinformują o tym Komisję.

Środki prawne przyjęte przez państwa członkowskie powinny zawierać odniesienia do niniejszej Dyrektywy lub odniesienia te będą im towarzyszyć w momencie oficjalnej publikacji. Państwa członkowskie przyjmują procedurę powoływania się na postanowienia niniejszej Dyrektywy.

Artykuł 16

¹ OJ L 297, z dnia 29.10.1990 str. 1.

Niniejsza Dyrektywa skierowana jest do państw członkowskich.

DYREKTYWA RADY nr 95/18/WE
z dnia 19 czerwca 1995 r.
dotycząca udzielania licencji przedsiębiorstwom kolejowym

RADA UNII EUROPEJSKIEJ

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską, a w szczególności art. 75 tego Traktatu, mając na uwadze wnioski Komisji¹,

mając na uwadze opinię Komitetu Ekonomiczno-Społecznego²,

działając zgodnie z procedurą określoną w art. 189, punkt c, Traktatu³,

a także biorąc pod uwagę co następuje:

Pojedynczy rynek obejmie teren bez granic wewnętrznych, na którym zapewniony jest swobodny ruch towarów, osób, usług i kapitału;

Zasada swobody świadczenia usług powinna mieć zastosowanie w sektorze kolejowym, przy uwzględnieniu specyficznych cech charakterystycznych dla tego sektora;

Dyrektywa Rady 91/440/EWG z dnia 29 lipca 1991 r. dotycząca rozbudowy linii kolejowych Wspólnoty⁴ przewiduje pewne prawa dostępu w międzynarodowym transporcie kolejowym dla przedsiębiorstw kolejowych i międzynarodowych grup przedsiębiorstw kolejowych;

W celu zagwarantowania, by prawa dostępu do infrastruktury kolejowej były stosowane na całym terytorium Wspólnoty na jednolitej podstawie i bez dyskryminacji, właściwe jest wprowadzenie koncesji dla przedsiębiorstw kolejowych świadczących usługi, o jakich mowa w art. 10 Dyrektywy 91/440/EWG;

Właściwe jest utrzymanie zakresu działania Dyrektywy 91/440/EWG łącznie z ustalonymi w niej wyjątkami względem usług regionalnych, miejskich i podmiejskich; a ponadto należy wyszczególnić, iż działalność transportowa prowadzona w formie usług wahadłowych wzdłuż tunelu pod kanałem La Manche jest również wyłączona spod zakresu działania tejże Dyrektywy;

Koncesja wydana przez Państwo Członkowskie powinna być odpowiednio respektowana na terenie całej Wspólnoty;

Warunki stawiane przez Wspólnotę odnośnie dostępu do lub tranzytu przez jej infrastrukturę kolejową zostaną uregulowane innymi przepisami prawa Wspólnoty;

Zgodnie z zasadą podporządkowania oraz w celu zagwarantowania niezbędnej jednolitości i przejrzystości, właściwe jest, aby Wspólnota określiła ogólne zasady takiego systemu koncesjonowania, pozostawiając Państwom Członkowskim odpowiedzialność za przydzielanie i administrację koncesji;

1
2
3
4

W celu zagwarantowania niezawodnego i właściwego wykonywania usług, konieczne jest dopilnowanie, aby przedsiębiorstwa kolejowe zawsze spełniały pewne wymagania w zakresie dobrej reputacji, sprawności finansowej oraz kompetencji zawodowych;

Dla ochrony klientów oraz osób trzecich, ważne jest zagwarantowanie, aby przedsiębiorstwa kolejowe były dostatecznie ubezpieczone lub zawarły równoważne porozumienia odnośnie ryzyka odpowiedzialności;

W tym kontekście powinna być również omówiona kwestia zawieszenia i unieważnienia koncesji oraz przyznania koncesji tymczasowej;

Przedsiębiorstwo kolejowe będzie również zobowiązane do przestrzegania zarówno przepisów krajowych jak i Wspólnoty w zakresie świadczenia usług przewozów kolejowych, stosowanych bez dyskryminacji, których celem jest zapewnienie prowadzenia działalności w całkowitym bezpieczeństwie na określonych odcinkach torowiska;

W celu zapewnienia sprawnej działalności międzynarodowego transportu kolejowego konieczne jest respektowanie przez przedsiębiorstwa kolejowe porozumień obowiązujących w tej dziedzinie;

Tryb przyznawania, utrzymania i odnawiania koncesji operatora przedsiębiorstwa kolejowego powinien być odzwierciedleniem powszechnego dążenia do przejrzystości i niedyskryminacji,

PRZYJĘŁA NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

CZĘŚĆ I

Cel i zakres

Artykuł 1

1. Niniejsza Dyrektywa dotyczy kryteriów mających zastosowanie dla Państw Członkowskich przy wydawaniu, przedłużaniu ważności lub wnoszeniu poprawek do koncesji przeznaczonych dla przedsiębiorstw kolejowych, które są lub zostaną założone w granicach Wspólnoty, jeśli świadczą one usługi, o jakich mowa w art. 10 Dyrektywy 91/440/EWG na warunkach określonych w tym artykule.

2. Przedsiębiorstwa kolejowe, których działalność jest ograniczona do świadczenia usług miejskich, podmiejskich lub regionalnych są wyłączone z zakresu działania niniejszej Dyrektywy.

Przedsiębiorstwa kolejowe i międzynarodowe grupy, których działalność jest ograniczona do świadczenia usług wahadłowych polegających na transporcie pojazdów drogowych w tunelu pod kanałem La Manche są również wyłączone spod zakresu działania niniejszej Dyrektywy.

3. Koncesja zachowuje ważność na całym terytorium Wspólnoty.

Artykuł 2

Dla celów niniejszej Dyrektywy obowiązują następujące definicje:

a) 'przedsiębiorstwo kolejowe' oznacza każde przedsiębiorstwo prywatne bądź państwowe, którego głównym zajęciem jest świadczenie kolejowych usług przewozowych w stosunku do towarów i/lub pasażerów, przy wymaganii, że przedsiębiorstwo to musi zapewnić trakcję;

b) 'koncesja' oznacza zezwolenie wydane przedsiębiorstwu przez Państwo Członkowskie, poprzez które zostaje uznana jego zdolność prawna jako przedsiębiorstwa kolejowego. Zdolność prawna może być ograniczona do świadczenia wybranych rodzajów usług;

c) 'Władze udzielające koncesji' oznaczają organ upoważniony przez Państwo Członkowskie do wydawania koncesji;

d) 'usługi miejskie i podmiejskie' oznaczają usługi przewozowe mające na celu zaspokojenie zapotrzebowania na potrzeby przewozowe danego regionu.

Artykuł 3

Każde Państwo Członkowskie wyznaczy organ odpowiedzialny za wydawanie koncesji oraz za wykonanie zobowiązań wynikających z niniejszej Dyrektywy.

CZĘŚĆ II

Koncesje

Artykuł 4

1. Przedsiębiorstwo kolejowe jest upoważnione do ubiegania się o przyznanie koncesji w Państwie Członkowskim, w którym prowadzi działalność.

2. Państwa Członkowskie nie będą wydawać koncesji ani przedłużać okresu ich ważności w przypadkach, w których nie są zachowane wymagania niniejszej Dyrektywy.

3. Przedsiębiorstwo kolejowe, które spełnia wymagania nałożone przez niniejszą Dyrektywę, posiada prawo do uzyskania koncesji.

4. Żadne przedsiębiorstwo kolejowe nie może świadczyć kolejowych usług przewozowych wchodzących w zakres niniejszej Dyrektywy o ile nie została mu przyznana odpowiednia koncesja na usługi, jakie zamierza wykonywać.

Koncesja sama w sobie nie uprawnia jednakże jej posiadacza do dostępu do infrastruktury kolejowej.

Artykuł 5

1. Przedsiębiorstwo kolejowe musi być w stanie zademonstrować władzom udzielającym koncesji danego Państwa Członkowskiego przed rozpoczęciem swojej działalności zdolność do spełnienia wymagań dotyczących dobrej reputacji, sprawności finansowej, kompetencji zawodowych oraz pokrycia dla odpowiedzialności cywilnej, wymienionych w art. 6 - 9.

2. Dla celów punktu 1 każde z ubiegających się przedsiębiorstw dostarczy wszelkie istotne dla sprawy informacje.

Artykuł 6

Państwa Członkowskie określą warunki, na jakich spełniane będą wymagania dotyczące dobrej reputacji dla zapewnienia, że ubiegające się przedsiębiorstwo lub osoby nim zarządzające:

- nie były skazane za popełnienie przestępstwa kryminalnego, łącznie z przestępstwem o charakterze handlowym,

- nie były uznane za bankrutów,

- nie zostały skazane za poważne wykroczenia w stosunku do szczególnych przepisów prawnych stosujących się do usług transportowych,
- nie zostały skazane za poważne lub wielokrotne niedopełnienia w stosunku do zobowiązań wynikających z prawa socjalnego i prawa pracy, w tym również zobowiązań wynikających z ustawodawstwa w zakresie bezpieczeństwa i zdrowia w pracy.

Artykuł 7

1. Wymagania związane ze sprawnością finansową zostaną spełnione wówczas, gdy ubiegające się przedsiębiorstwo wykaże, iż będzie w stanie wypełnić rzeczywiste i potencjalne zobowiązania oparte na realistycznych założeniach przez okres 12 miesięcy.
2. Dla celów punktu 1 każde przedsiębiorstwo ubiegające się o koncesję poda przynajmniej szczegółowe dane wymienione w części I Załącznika.

Artykuł 8

Wymagania związane z kompetencjami zawodowymi będą spełnione wówczas, gdy:

- a) ubiegające się przedsiębiorstwo kolejowe posiada lub będzie posiadać organizację zarządzającą wyposażoną w wiedzę i/lub doświadczenie niezbędne dla zapewnienia bezpiecznej i rzetelnej opieki i nadzoru nad rodzajem działalności wyszczególnionym w koncesji,
- b) personel przedsiębiorstwa odpowiedzialny za bezpieczeństwo, w szczególności zatrudnieni kierownicy, posiada odpowiednie kwalifikacje w swojej dziedzinie oraz -
- c) personel przedsiębiorstwa, jego tabor kolejowy i system organizacyjny są w stanie zapewnić wysoki poziom bezpieczeństwa w ramach proponowanych usług.

2. Dla celów punktu 1 każde przedsiębiorstwo ubiegające się o koncesję poda przynajmniej szczegółowe dane wymienione w części II Załącznika.
3. Wymagane będzie okazanie odpowiedniego pisemnego zaświadczenia potwierdzającego, że są spełniane wymagania dotyczące kompetencji zawodowych.

Artykuł 9

Przedsiębiorstwo kolejowe będzie odpowiednio ubezpieczone lub w wejdzie w inne równoważne porozumienia dla pokrycia, zgodnie z prawem międzynarodowym i krajowym, odpowiedzialności cywilnej na ewentualność wypadku, zwłaszcza w stosunku do pasażerów, bagażu, przesyłek, poczty i osób trzecich.

CZĘŚĆ III

Ważność koncesji

Artykuł 10

1. Koncesja zachowuje ważność tak długo, jak długo przedsiębiorstwo kolejowe spełnia zobowiązania określone w niniejszej Dyrektywie. Władze udzielające koncesji mogą jednakże wprowadzić obowiązek regularnej kontroli przeprowadzanej przynajmniej co 5 lat.

2. Przepisy szczegółowe określające warunki zawieszenia lub unieważnienia koncesji mogą zostać włączone do samej koncesji.

Artykuł 11

1. Jeśli istnieje poważna wątpliwość, czy przedsiębiorstwo kolejowe, któremu udzielono koncesji, spełnia wymagania niniejszej Dyrektywy, a w szczególności jej art. 5, władze udzielające koncesji mogą w każdym czasie sprawdzić, czy dane przedsiębiorstwo rzeczywiście spełnia te wymagania.

Jeśli władze udzielające koncesji są przekonane, że dane przedsiębiorstwo kolejowe nie jest już w stanie spełniać wymagań niniejszej Dyrektywy, a w szczególności jej art. 5, zawieszają lub unieważniają przyznaną mu koncesję.

2. W przypadku, gdy władze udzielające koncesji Państwa Członkowskiego są przekonane o tym, że zachodzi poważna wątpliwość co do spełniania wymagań niniejszej Dyrektywy przez przedsiębiorstwo kolejowe, któremu koncesję przyznały władze udzielające koncesji innego Państwa Członkowskiego, bezzwłocznie poinformują one właściwe władze udzielające koncesji.

3. Nie zważając na punkt 1, kiedy koncesja została zawieszona lub unieważniona z powodu niestosowania się do wymagań co do sprawności finansowej, władze udzielające koncesji mogą wydać koncesję tymczasową w oczekiwaniu na reorganizację przedsiębiorstwa kolejowego, pod warunkiem, że nie ma zagrożenia dla bezpieczeństwa usług. Koncesja tymczasowa jednakże zachowuje ważność tylko przez sześć miesięcy od daty jej wydania.

4. Jeśli przedsiębiorstwo kolejowe wstrzymało prowadzenie działalności na sześć miesięcy lub też nie rozpoczęło działalności przez sześć miesięcy od dnia wydania koncesji, władze udzielające koncesji mogą podjąć decyzję, że koncesja zostanie przedłożona do zatwierdzenia, a w przeciwnym razie zawieszona.

Przedsiębiorstwo kolejowe może wystąpić o wydłużenie okresu potrzebnego na rozpoczęcie działalności, zwracając uwagę na specyficzny charakter proponowanych przez nie usług.

5. W przypadku zajścia zmian mających wpływ na sytuację prawną przedsiębiorstwa, a szczególnie w przypadku fuzji lub przejęcia przedsiębiorstwa, władze udzielające koncesji mogą podjąć decyzję, że koncesja zostanie ponownie przedłożona do zatwierdzenia. Przedsiębiorstwo kolejowe może kontynuować działalność o ile władze udzielające koncesji nie stwierdzą zagrożenia dla bezpieczeństwa; w przeciwnym przypadku podane zostaną powody wydania odmownej decyzji.

6. Jeśli przedsiębiorstwo kolejowe zamierza znacznie zmienić lub rozszerzyć zakres działalności, jego koncesja zostanie ponownie przedłożona do ponownego zatwierdzenia władzom udzielającym koncesji.

7. Władze udzielające koncesji nie zezwolą na zachowanie koncesji przez przedsiębiorstwo, w stosunku do którego rozpoczęte zostało postępowanie upadłościowe lub temu podobne, jeśli władze te są przekonane, że nie istnieją realistyczne perspektywy zadowalającej restrukturyzacji finansowej przedsiębiorstwa w możliwym do przyjęcia okresie czasu.

8. Jeśli władze udzielające koncesji zawieszają, unieważniają lub wniosą poprawki do koncesji, Państwo Członkowskie natychmiast powiadomi Komisję odpowiednio. Komisja powiadomi niezwłocznie inne Państwa Członkowskie.

Artykuł 12

Oprócz wymagań niniejszej Dyrektywy przedsiębiorstwo kolejowe musi spełniać również wszystkie krajowe przepisy prawne zgodne z prawem Wspólnoty i stosowane w sposób niedyskryminujący, a w szczególności:

- specyficzne wymagania techniczne i operacyjne dla usług kolejowych,
- wymagania bezpieczeństwa w stosunku do personelu, taboru kolejowego oraz wewnętrznej organizacji przedsiębiorstwa,
- przepisów dotyczących zdrowia, bezpieczeństwa, warunków socjalnych oraz praw pracowników i klientów.

Artykuł 13

Przedsiębiorstwo kolejowe będzie szanować porozumienia mające zastosowanie w międzynarodowym transporcie kolejowym, obowiązujące w Państwach Członkowskich, w których prowadzi działalność gospodarczą.

CZĘŚĆ IV

Postanowienia przejściowe

Artykuł 14

Przedsiębiorstwom kolejowym wykonującym usługi kolejowe przysługuje przejściowy okres dwunastu miesięcy od ostatecznej daty transpozycji, o której mowa w art. 16, punkt 2, w celu dostosowania się do wymagań niniejszej Dyrektywy. Okres przejściowy nie obejmuje żadnych postanowień, które mogłyby mieć wpływ na bezpieczeństwo wykonywania usług kolejowych.

CZĘŚĆ V

Postanowienia końcowe

Artykuł 15

1. Tryb przyznawania koncesji zostanie opublikowany przez zainteresowane Państwa Członkowskie, które powiadomią o tym Komisję.
2. Władze udzielające koncesji podejmą decyzję w sprawie złożonego wniosku w jak najkrótszym czasie, ale nie później niż w trzy miesiące po przedłożeniu wszystkich istotnych dla sprawy informacji, zwłaszcza szczegółowych danych wymienionych w Załączniku, przy uwzględnieniu wszelkich dostępnych informacji. Ubiegające się o koncesję przedsiębiorstwo zostanie poinformowane o podjętej przez władze decyzji. Przy decyzji odmownej będą podane jej powody.
3. Państwa Członkowskie podejmą niezbędne działania dla zagwarantowania, aby decyzje władz udzielających koncesji podlegały kontroli sądowej.

Artykuł 16

1. W dwa lata od wprowadzenia w życie niniejszej Dyrektywy Komisja przedstawi Radzie raport o jej wprowadzeniu w życie, łącznie z, jeśli będzie taka konieczność, propozycjami dotyczącymi ciągłości działań Wspólnoty, ze szczególnym uwzględnieniem możliwości rozszerzenia zakresu działania niniejszej Dyrektywy.

2. Państwa Członkowskie przyjmą ustawy, rozporządzenia i przepisy administracyjne niezbędne dla realizacji niniejszej Dyrektywy w ciągu dwóch lat od daty wejścia Dyrektywy w życie. Niezwłocznie powiadomią o tym Komisję.

3. Przepisy uchwalane przez Państwa Członkowskie powinny zawierać odnośniki do niniejszej Dyrektywy albo też powinny im towarzyszyć takie odnośniki w momencie ich oficjalnej publikacji. Metody sporządzania takich odnośników zostaną określone przez Państwa Członkowskie.

Artykuł 17

Niniejsza Dyrektywa wejdzie w życie z dniem jej opublikowania w Dzienniku Urzędowym Wspólnot Europejskich.

Artykuł 18

Niniejsza Dyrektywa odnosi się do Państw Członkowskich.

Sporządzono w Luksemburgu dnia 19 czerwca 1995.

W imieniu Rady

B.PONS
Przewodniczący

ZAŁĄCZNIK

I. Szczegółowe dane, o których mowa w art. 7, punkt 2

1. Sprawność finansowa będzie weryfikowana przy wykorzystaniu rocznych obrachunków przedsiębiorstwa, a w przypadku gdy przedsiębiorstwo nie może przedstawić rocznych obrachunków - na podstawie zestawienia bilansowego. Wymagane jest przedstawienie szczegółowych danych, zwłaszcza w następujących kwestiach:

a) dostępne fundusze, łącznie z saldem rachunku bankowego, zabezpieczone przekroczenie konta i pożyczki;

b) fundusze i aktywa dostępne jako zabezpieczenie;

c) kapitał obrotowy;

d) istotne koszty, łącznie z kosztem zakupu na rachunek pojazdów, ziemi, budynków, instalacji i taboru kolejowego;

e) obciążenia na aktywach przedsiębiorstwa.

2. W szczególności, ubiegające się o koncesję przedsiębiorstwo będzie uznane za niesprawne finansowo, jeśli w wyniku działalności tego przedsiębiorstwa nagromadziły się znaczne zaległości podatkowe lub w dziedzinie ubezpieczeń społecznych.

3. Władze mogą w szczególności zażądać przedstawienia sprawozdania z kontroli oraz odpowiednich dokumentów z banku, powszechnej kasy oszczędnościowej, od księgowego lub kontrolera

rachunkowego. Dokumenty te muszą zawierać informacje dotyczące kwestii omówionych w punkcie 1.

II. Szczegółowe dane, o których mowa w art. 8, punkt 2.

1. Szczegółowe dane dotyczące charakteru i utrzymania taboru kolejowego, zwłaszcza w odniesieniu do norm bezpieczeństwa.

2. Szczegółowe dane dotyczące kwalifikacji personelu odpowiedzialnego za bezpieczeństwo oraz szczegóły związane ze szkoleniem personelu.

DYREKTYWA RADY
z dnia 3 czerwca 1996 r.

w sprawie wyznaczania oraz kwalifikacji zawodowych doradców do spraw
bezpieczeństwa przewozu materiałów niebezpiecznych drogą, koleją oraz drogą wodną
śródlądową

(96/35/WE)

RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnoty Europejskie, a w szczególności zaś jego art. 75,

uwzględniając wniosek Komisji¹,

uwzględniając opinię Komitetu Ekonomiczno-Społecznego²,

działając zgodnie z procedurą ustanowioną w art. 189c Traktatu³,

a także mając na uwadze, co następuje:

na przełomie lat znacznie wzrosła ilość krajowych i międzynarodowych przewozów materiałów niebezpiecznych, zwiększając ryzyko wypadków;

niektóre wypadki zdarzające się podczas transportu towarów niebezpiecznych mogą być spowodowane niewystarczającą wiedzą na temat zagrożenia właściwego dla tego rodzaju transportu;

w związku z realizacją jednolitego rynku transportu niezbędne jest podjęcie działań mających na celu zapobieganie zagrożeniom właściwym dla takiego transportu;

dyrektywa Rady 89/391/EWG, z dnia 12 czerwca 1989 r., w sprawie wprowadzenia działań zachęcających do poprawy bezpieczeństwa oraz zdrowia pracowników w miejscu pracy⁴, nie wprowadza środków zapobiegających zagrożeniom właściwym dla transportu materiałów niebezpiecznych;

¹ Dz.U. WE nr C 185, z 17.07.1991, str. 5 i Dz.U. WE nr C 233, z 11.09.1992, str. 5.

² Opinia wydana 21 listopada 1991 r. (opublikowana w Dz.U. WE nr C 40, z 17.02.1992, str. 46).

³ Opinia Parlamentu Europejskiego z 15 maja 1992 r. (Dz.U. WE nr C 150, z 15.06.1992, str. 332), wspólne stanowisko Rady z 6 października 1995 r. (Dz.U. WE nr C 297, z 10.11.1995, str. 13) i decyzja Parlamentu Europejskiego z 17 stycznia 1996 r. (Dz.U. WE nr C 32, z 05.02.1996, str. 49).

⁴ Dz.U. WE nr L 183, z 29.06.1989, str. 1.

od przedsiębiorstw związanych z transportem lub z załadunkiem lub rozładunkiem materiałów niebezpiecznych powinno się wymagać stosowania przepisów dotyczących zapobiegania zagrożeniom właściwym transportowi materiałów niebezpiecznych czy to drogą, koleją czy drogą wodną śródlądową; w tym celu należy wprowadzić obowiązek wyznaczania doradców do spraw bezpieczeństwa transportu materiałów niebezpiecznych, którzy odbyli odpowiednie szkolenie zawodowe;

celem szkolenia zawodowego musi być dostarczenie niezbędnej wiedzy z zakresu zasadniczych ustaw, rozporządzeń i przepisów administracyjnych stosowanych w odniesieniu do tych rodzajów transportu;

państwa członkowskie muszą ustalić wspólny minimalny zakres szkolenia zawodowego potwierdzonego zdanym egzaminem;

państwa członkowskie muszą wydawać świadectwa typu wspólnotowego poświadczające kwalifikacje zawodowe doradców, których właściciele będą mogli prowadzić działalność w całej Wspólnocie;

kwalifikacje zawodowe doradców do spraw bezpieczeństwa przyczynią się do poprawy jakości świadczonych przez nich usług w interesie użytkowników; takie kwalifikacje zawodowe pomogą także zminimalizować ryzyko wypadków, które mogą spowodować nieodwracalne szkody w środowisku oraz poważne obrażenia u innych osób mogących mieć kontakt z materiałami niebezpiecznymi,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

Artykuł 1

Cel

Państwa członkowskie podejmą zgodnie z wymaganiami niniejszej dyrektywy, niezbędne środki mające na celu zagwarantowanie, że nie później niż do 31 grudnia 1999 r. każde przedsiębiorstwo, którego działalność obejmuje transport drogowy, kolejowy lub wodny śródlądowy, lub związany z tym załadunek lub rozładunek materiałów niebezpiecznych, wyznaczy jednego lub więcej doradców do spraw bezpieczeństwa transportu materiałów niebezpiecznych, odpowiedzialnych za udzielenie pomocy służącej zapobieganiu zagrożeniom właściwym takiej działalności, w odniesieniu do osób, własności i środowiska.

Artykuł 2

Definicje

Do celów niniejszej dyrektywy:

a) termin „przedsiębiorstwo” oznacza każdą osobę fizyczną lub prawną, bez względu na to, czy prowadzi ona działalność nastawioną na zysk czy nie, każde stowarzyszenie lub grupę osób nie posiadających osobowości prawnej, bez względu na to, czy prowadzą one

działalność nastawioną na zysk czy nie, lub każdy organ urzędowy bez względu na to, czy posiada on osobowość prawną czy też jest zależny od organu władzy posiadającego taką osobowość, zajmującą się transportem, ładunkiem lub rozładunkiem materiałów niebezpiecznych;

b) termin „doradca w zakresie bezpieczeństwa transportu towarów niebezpiecznych”, zwany dalej „doradcą”, oznacza każdą osobę wyznaczoną przez dyrektora przedsiębiorstwa, której rola polega na wykonywaniu zadań oraz spełnianiu obowiązków określonych w art. 4, oraz który posiada świadectwo przewidziane w art. 5;

c) termin „towary niebezpieczne” oznacza towary określone w zał. A dyrektywy Rady 94/55/WE z dnia 21 listopada 1994 r. w sprawie zbliżania przepisów prawnych państw członkowskich w odniesieniu do transportu drogowego materiałów niebezpiecznych¹;

d) termin „działalność” oznacza transport drogowy, kolejowy, wodny śródlądowy materiałów niebezpiecznych, z wyjątkiem krajowej żeglugi śródlądowej nie połączonej z żeglugą śródlądową innych państw członkowskich, wraz ze związanym z nim załadunkiem i rozładunkiem.

Artykuł 3

Wyjątki

Państwa członkowskie mogą postanowić, że niniejsza dyrektywa nie stosuje się do przedsiębiorstw:

- a) których działalność dotyczy transportu materiałów niebezpiecznych środkami transportu, które należą do sił zbrojnych lub znajdują się w zakresie ich odpowiedzialności,
- b) których działalność dotyczy ilości, w każdej jednostce transportu, mniejszych niż te określone w uzupełnieniach 10010 i 10011 zał. B dyrektywy 94/55/WE lub
- c) których działalność główna lub drugorzędna nie polega na transporcie, załadunku lub rozładunku materiałów niebezpiecznych, lecz które okazjonalnie zajmują się do transportu krajowego, załadunku lub rozładunku materiałów niebezpiecznych i stwarzających niewielkie niebezpieczeństwo lub ryzyko zanieczyszczenia środowiska.

Artykuł 4

Rola i wyznaczanie doradcy

1. Głównym zadaniem doradcy jest, jako osoby podlegającej dyrektorowi przedsiębiorstwa, jest poszukiwanie wszelkich środków i podejmowanie wszelkich działań, w ramach działalności przedsiębiorstwa, mających na celu ułatwienie przeprowadzenia tych działań zgodnie ze stosowanymi przepisami oraz w jak najbezpieczniejszy sposób. Jego obowiązki, dostosowane do działalności przedsiębiorstwa, wymienione są w zał. I.

¹ Dz.U. WE nr L 319, z 12.12.1994, str. 7.

2. Doradcą może być również dyrektor przedsiębiorstwa, a także osoba wykonująca inne zadania w przedsiębiorstwie lub osoba nie zatrudniona bezpośrednio w danym przedsiębiorstwie pod warunkiem, że jest ona zdolna do wykonywania obowiązków doradcy.

3. Na wniosek właściwych władz lub organu wyznaczonego w tym celu przez dowolne państwo członkowskie każde przedsiębiorstwo przekaze dane dotyczące tożsamości doradcy.

Artykuł 5

Świadectwo szkolenia

1. Doradca posiada świadectwo szkolenia zawodowego zgodne ze wzorem wspólnotowym, zwane dalej „świadectwem”, ważne dla danego rodzaju lub rodzajów transportu. Świadectwo to jest wydawane przez właściwe władze lub organ wyznaczony w tym celu przez każde państwo członkowskie.

2. Aby otrzymać świadectwo, kandydat musi odbyć szkolenie oraz zdać egzamin zatwierdzony przez właściwe władze państwa członkowskiego.

3. Głównym celem szkolenia jest przekazanie kandydatom wystarczającej wiedzy na temat zagrożeń dotyczących transportu materiałów niebezpiecznych, ustaw, rozporządzeń i przepisów administracyjnych stosowanych do danego rodzaju transportu oraz obowiązków wymienionych w zał. I.

4. Egzamin powinien obejmować przedmioty wymienione w zał. II.

5. Świadectwo ma postać zgodną z przestawioną w zał. III.

6. Świadectwo jest uznawane przez wszystkie państwa członkowskie.

Artykuł 6

Ważność świadectwa

Świadectwo jest ważne przez pięć lat. Jest ono automatycznie przedłużane na następne pięć lat, jeśli w ostatnim roku przed jego wygaśnięciem posiadacz odbędzie ponowny kurs lub zda egzamin, zatwierdzony przez właściwe władze.

Artykuł 7

Raport z wypadku

W sytuacji, gdy wypadek dotyka osobę, własność, środowisko lub jego wynikiem jest uszkodzenie własności lub środowiska podczas transportu, załadunku lub rozładunku przeprowadzonego przez dane przedsiębiorstwo, doradca, po zgromadzeniu wszystkich niezbędnych informacji, sporządza raport z wypadku odpowiednio dla zarządu przedsiębiorstwa lub dla publicznych władz lokalnych.

Raport ten nie zastępuje raportu sporządzanego przez zarząd przedsiębiorstwa, który może być wymagany w państwie członkowskim zgodnie z jakimkolwiek innym prawem międzynarodowym, wspólnotowym lub krajowym.

Artykuł 8

Dostosowanie dyrektywy

Zmiany niezbędne do dostosowania niniejszej dyrektywy do postępu naukowego i technicznego w dziedzinach obejmujących zakres jej zastosowania zostaną uchwalone zgodnie z procedurą ustanowioną w art. 9.

Artykuł 9

1. Komisję wspiera komitet ds. transportu materiałów niebezpiecznych powołany w art. 9 dyrektywy 94/55/WE, zwany dalej „komitetem”, który składa się z przedstawicieli państw członkowskich i któremu przewodniczy przedstawiciel Komisji.

2. Przedstawiciel Komisji przekazuje komitetowi projekt działań, które mają być podjęte. Komitet przedstawi opinię na temat projektu w terminie, który może zostać ustalony przez przewodniczącego stosownie do pilności sprawy. Opinia zostanie wydana większością głosów określoną w art. 148 ust. 2 Traktatu w przypadku decyzji, które Rada musi podjąć w wyniku propozycji Komisji. Głosy przedstawicieli państw członkowskich w komitecie ważne są w sposób ustalony w tymże artykule. Przewodniczący nie ma prawa głosu.

3. a) Komisja uchwali przewidziane środki, o ile pozostają one w zgodności z opinią komitetu

b) Jeżeli przewidziane środki nie są zgodne z opinią komitetu lub jeżeli komitet nie przedstawił opinii, Komisja niezwłocznie przedłoży Radzie propozycję związaną z podejmowanymi środkami. Rada działa kwalifikowaną większością głosów.

Jeżeli po upływie trzech miesięcy od dnia wniesienia propozycji do Rady nie podejmie ona żadnych działań, proponowane środki zostaną uchwalone przez Komisję.

Artykuł 10

Niniejsza dyrektywa nie narusza postanowień dotyczących bezpieczeństwa i zdrowia pracowników w miejscu pracy ustanowionych w dyrektywie 89/391/EWG oraz w dyrektywach szczegółowych wdrażających.

Artykuł 11

1. Państwa członkowskie wprowadzą w życie ustawy, rozporządzenia i przepisy administracyjne konieczne do wdrożenia niniejszej dyrektywy przed 31 grudnia 1999 r. i niezwłocznie powiadomią o tym Komisję.

W przypadku wprowadzenia w życie przez państwa członkowskie wspomnianych środków, powinny one zawierać odniesienie do niniejszej dyrektywy lub odniesienie to powinno

towarzyszyć ich urzędowej publikacji. Metody dokonywania takiego odniesienia określone są przez państwa członkowskie.

2. Państwa członkowskie przekażą Komisji teksty podstawowych przepisów prawa krajowego, przyjętych na podstawie niniejszej dyrektywy.

Artykuł 12

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do państw członkowskich.

Sporządzono w Luksemburgu, dnia 3 czerwca 1996 r.

W imieniu Rady
T. TREU
Przewodniczący

ZAŁĄCZNIK I

Obowiązki doradcy o których mowa w art. 4 ust. 1

Doradca ma następujące obowiązki:

- śledzenie zgodności z zasadami dotyczącymi transportu materiałów niebezpiecznych,
- doradzanie przedsiębiorstwu w zakresie transportu materiałów niebezpiecznych,
- przygotowywanie rocznego raportu, odpowiednio dla zarządu przedsiębiorstwa lub dla publicznych władz lokalnych, na temat działalności przedsiębiorstwa w dziedzinie transportu materiałów niebezpiecznych. Takie roczne raporty są zachowywane przez okres pięciu lat i udostępniane na żądanie władz krajowych.

Zadania doradcy obejmują również monitorowanie czynności oraz procedur odnoszących się do właściwych działań przedsiębiorstwa:

- procedury zgodności z przepisami dotyczącymi identyfikacji przewożonych materiałów niebezpiecznych,
- czynności przedsiębiorstwa przy zakupie środków transportu uwzględniające szczególne wymagania dotyczące transportu towarów niebezpiecznych,
- procedury kontroli sprzętu stosowanego w związku z transportem, załadunkiem i rozładunkiem towarów niebezpiecznych,
- właściwe szkolenie pracowników przedsiębiorstwa oraz zachowanie zapisów z tych szkoleń,
- wprowadzania odpowiednich procedur dotyczących nagłych wypadków stosowanych w momencie zajścia lub wypadku, które mogą wpłynąć na bezpieczeństwo w czasie transportu, załadunku lub rozładunku towarów niebezpiecznych,
- śledzenie i, jeśli to właściwe, przygotowywanie raportów dotyczących poważnych wypadków, zjść lub poważnych naruszeń rejestrowanych podczas transportu, ładowania lub rozładowywania towarów niebezpiecznych,
- wprowadzania odpowiednich środków w celu zapobieżenia ponownym wypadkom, zjściom lub poważnym naruszeniom,
- uwzględnienie nakazów prawnych i szczegółowych wymagań związanych z transportem towarów niebezpiecznych przy wyborze oraz współpracy z podwykonawcami lub osobami trzecimi,
- dokonywanie weryfikacji mającej na celu stwierdzenie czy pracownicy zaangażowani w transport, załadunek i rozładunek towarów niebezpiecznych znają szczegółowe procedury operacyjne oraz instrukcje,

- wprowadzania działań zmierzających do zwiększenia świadomości w zakresie zagrożeń właściwych dla transportu, załadunku i rozładunku towarów niebezpiecznych,
- wprowadzania procedur weryfikacyjnych gwarantujących obecność w środku transportu dokumentów i sprzętu bezpieczeństwa, który musi być obecny podczas transportu oraz zgodność tych dokumentów i sprzętu z rozporządzeniami,
- wprowadzania procedur weryfikacyjnych w celu zagwarantowania zgodności z zasadami dotyczącymi załadunku i rozładunku.

ZAŁĄCZNIK II

Lista dziedzin, o których mowa w art. 5 ust. 4

Wiedza wymagana do uzyskania świadectwa musi obejmować przynajmniej:

I. Ogólne środki prewencji i zapewniania bezpieczeństwa:

- wiedza dotycząca konsekwencji, które mogą być spowodowane wypadkiem z udziałem materiałów niebezpiecznych,
- wiedza na temat głównych przyczyn wypadków.

II. Postanowienia odnoszące się do rodzaju transportu stosowanego zgodnie z prawem krajowym, normami wspólnotowymi, międzynarodowymi konwencjami i umowami, z uwzględnieniem w szczególności co następuje:

1. Klasyfikacji towarów niebezpiecznych:

- procedura służąca klasyfikowaniu roztworów i mieszanin,
- struktura opisu substancji,
- klasy ładunków niebezpiecznych oraz zasady ich klasyfikacji,
- charakter przewożonych substancji niebezpiecznych i artykułów,
- ich właściwości fizyczne, chemiczne i toksykologiczne;

2. Ogólne wymagania dotyczące pakowania, włączając cysterny i kontenery zbiornikowe, itd.:

- rodzaje opakowania, kodyfikacja i znakowanie,
- wymagania dotyczące pakowania oraz opisy dotyczące testowania opakowań,
- stan opakowania oraz kontrole okresowe;

3. Etykietowanie i znakowanie niebezpieczeństwa:

- znakowanie na etykietach niebezpieczeństwa,
- umieszczanie i usuwanie etykiet niebezpieczeństwa,
- plakatowanie i etykietowanie;

4. Informacje w dokumentach przewozowych:

- informacje na dokumentach przewozowych,

- deklaracja zgodności wystawiona przez wysyłającego;

5. Metody wysyłki i ograniczenia na wysyłce:

- pełny ładunek,

- transport luzem,

- transport luzem w dużych kontenerach,

- transport kontenerowy,

- transport w umocowanych i dających się zdemontować cysternach;

6. Transport pasażerów;

7. Zakazy i ostrzeżenia dotyczące ładunków mieszanych;

8. Rozdzielanie substancji;

9. Ograniczenia ilości przewożonych oraz ilości zwolnionych z ograniczeń;

10. Przeładunek i rozmieszczanie ładunku;

- ładowanie i rozładowywanie (wskaźniki wypełniania),

- rozmieszczanie ładunku i segregowanie;

11. Oczyszczanie i / lub odgazowywanie przed załadunkiem i po rozładunku;

12. Załogi: szkolenie zawodowe;

13. Dokumenty pojazdu:

- dokument przewozowy,

- instrukcje pisemne,

- świadectwo dopuszczenia pojazdu,

- świadectwo szkolenia kierowcy pojazdu,

- potwierdzenie szkolenia w transporcie wodnym śródlądowym,

- kopie wszelkich naruszeń,

- inne dokumenty;

14. Instrukcje bezpieczeństwa: wprowadzenie instrukcji oraz sprzętu ochronnego dla kierowcy;
15. Zobowiązania w zakresie nadzoru: parkowanie;
16. Przepisy i ograniczenia dotyczące ruchu i nawigacji;
17. Operacyjne i przypadkowe wyładowywanie materiałów zanieczyszczających;
18. Wymagania dotyczące wyposażenia urządzeń transportowych.

ZAŁĄCZNIK III

Formularz świadectwa, o którym mowa w art. 5 ust. 5

Wspólnotowe świadectwo szkolenia doradcy w dziedzinie bezpieczeństwa transportu towarów niebezpiecznych:

Świadectwo

nr:.....

Znak rozpoznawczy państwa członkowskiego wydającego świadectwo:.....

Nazwisko:.....

Imię (imiona):.....

Data urodzenia:.....

Narodowość:.....

Podpis posiadacza:.....

Ważne do w stosunku do przedsiębiorstw, które przewożą towary niebezpieczne oraz dla przedsiębiorstw, które prowadzą związany z tym załadunek lub rozładunek:

transportem drogowym

transportem kolejowym

żeglugą śródlądową

Wydane przez:.....

Data:.....

Podpis:.....

Przedłużone do:.....

Przez:.....

Data:.....

Podpis:.....

DYREKTYWA RADY nr 96/49/WE
z dnia 23 lipca 1996 roku
dotycząca zbliżenia prawodawstwa państw członkowskich dotyczących transportu
niebezpiecznych towarów drogą kolejową

RADA UNII EUROPEJSKIEJ

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską, a w szczególności art. 75 tego Traktatu,

mając na uwadze wniosek Komisji (1)

mając na uwadze opinię Komitetu Ekonomiczno-Społecznego (2)

działając zgodnie z procedurą wymienioną w artykule 189 c Traktatu (3),

a także biorąc pod uwagę co następuje:

W ostatnich latach transport towarów niebezpiecznych drogą kolejową znacznie się rozprzestrzenił, podnosząc w ten sposób ryzyko wystąpienia wypadków; muszą być podjęte działania w celu gwarantowania, że taki transport przeprowadzany jest przy zachowaniu możliwie jak najlepszych warunków bezpieczeństwa; (2)

Wszystkie państwa członkowskie są stronami układającymi się Konwencji dotyczącej międzynarodowego przewozu drogą kolejową (Cotif), która w Aneksie B do tej Konwencji określa jednolite przepisy dotyczące umowy o międzynarodowym przewozie towarów drogą kolejową (CIM), a więc Aneks I ustala przepisy dotyczące międzynarodowego przewozu niebezpiecznych towarów drogą kolejową (RID); zakres geograficzny Konwencji wykracza poza Wspólnotę; (3)

Konwencja nie obejmuje przewozu krajowego towarów niebezpiecznych drogą kolejową; ważnym jest więc zagwarantowanie jednolitego stosowania ujednoliconych przepisów bezpieczeństwa we Wspólnocie; najbardziej właściwą dla osiągnięcia tego drogą, jest dostosowanie prawodawstwa państw członkowskich w ramach RID; (4)

Przestrzegając zasady subsydiarności, zbliżenie tych prawodawstw musi być realizowane mając na celu zagwarantowanie wysokiego poziomu bezpieczeństwa dla transportu krajowego i międzynarodowego, zagwarantowanie wyeliminowania zaburzeń konkurencji poprzez ułatwienie swobodnego przepływu dóbr i usług we Wspólnocie oraz zagwarantowaniu zbieżności z innymi postanowieniami Wspólnoty; (5)

Postanowienia do niniejszej dyrektywy nie naruszają zobowiązań Wspólnoty oraz jej państw członkowskich jeśli chodzi o cele ustalone w rozdziale 19 planu działania na Konferencji UNCED (Konferencji państw zjednoczonych w dziedzinie środowiska i rozwoju) w czerwcu 1992 roku w Rio de Janeiro, dotyczące dążenia do przyszłego ujednolicenia systemów klasyfikacji substancji niebezpiecznych; (6)

Nie istnieje jeszcze żadne prawodawstwo zarządzające warunkami bezpieczeństwa, zgodnie z którymi powinny być transportowane środki biologiczne i genetycznie zmienione mikro - organizmy, objęte Dyrektywą 90/219/EWG (4), 90/220/EWG (5) i 90/679/EWG (6); (7);

Postanowienia niniejszej Dyrektywy nie naruszają stosowania innych postanowień Wspólnoty w dziedzinie bezpieczeństwa pracowników oraz ochrony środowiska; (8)

Państwa członkowskie muszą być zdolne do stosowania szczególnych przepisów drogowych dotyczących transportu niebezpiecznych towarów, na ich terytorium, drogą kolejową; (9)

Państwa członkowskie powinny utrzymać, odnoszące się do transportu niebezpiecznych towarów, prawo do tymczasowego wprowadzania przepisów zgodnie z rekomendacjami Narodów Zjednoczonych dotyczących multimodalnego transportu towarów niebezpiecznych, tak dalece jak RID nie został jeszcze ujednolicony z wymienionymi przepisami, które powinny ułatwić transport inter-modalny towarów niebezpiecznych; (10)

Każde państwo członkowskie musi zachować prawo do regulowania lub wprowadzania zakazu, z powodów wyraźnie innych niż bezpieczeństwo, transportu krajowego określonych towarów niebezpiecznych drogą kolejową; (11)

Należy wziąć pod uwagę bardziej surowe przepisy bezpieczeństwa stosowane w przypadku Tunelu pod Kanałem La Manche z powodu ich szczególnej charakterystyki, w szczególności jego drogi i długości; należy umożliwić państwom członkowskim wprowadzenie tego samego rodzaju środków w momencie wystąpienia podobnych sytuacji; określone państwa członkowskie muszą mieć możliwość stosowania bardziej surowych norm dotyczących materiałów przeznaczonych do transportu z powodu otaczającej je temperatury w danych państwach; (12)

Mając na uwadze rozmiar inwestycji wymaganych w danym sektorze, należy ustalić okres przejściowy aby umożliwić państwom członkowskim tymczasowe utrzymanie określonych, szczególnych postanowień krajowych dotyczących wymagań konstrukcyjnych lub użycia cystern, zbiorników, opakowań lub kodu działania awaryjnego; (13)

Ponieważ wprowadzanie nowych rozwiązań technicznych i przemysłowych nie może być naruszane, powinny w tym celu zostać przewidziane tymczasowe odstępstwa; (14)

Postanowienia RID upoważniają do zawierania umów zawierających przepisy będące odstępstwem od wyżej wymienionych przepisów; duża liczba umów dwustronnych zawartych pomiędzy państwami członkowskimi utrudnia swobodne stosowanie przepisów o towarach niebezpiecznych; włączenie niezbędnych postanowień zawartych w Aneksie do niniejszej Dyrektywy powinno zezwolić na uniknięcie takich odstępstw; należy przewidzieć okres przejściowy, w którym państwa członkowskie będą mogły kontynuować stosowanie istniejących układów zawartych między nimi; (15)

Transport niebezpiecznych towarów drogą kolejową lub z państw trzecich jest dozwolony pod warunkiem, że jest przeprowadzony zgodnie z wymaganiami RID; jednakże w przypadku transportu z Republik byłego Związku Radzieckiego, które nie są stronami układającymi się

COTIF, państwa członkowskie są uprawnione do przyjęcia stosownych środków odnoszących się do tego rodzaju transportu; gwarantują one stopień bezpieczeństwa równy temu przewidzianemu w RID;

Należy umożliwić szybkie przyjęcie niniejszej Dyrektywy w stosunku do postępu technicznego, przede wszystkim poprzez przyjęcie nowych postanowień ustalonych w ramach RID; w tym celu należy powołać Komitet oraz ustalić procedurę odnoszącą się do bliskiej współpracy pomiędzy państwami członkowskimi a Komisją w ramach tego Komitetu,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

Rozdział I

ZAKRES

Artykuł 1

1. Niniejsza Dyrektywa jest stosowana w stosunku do transportu niebezpiecznych towarów drogą kolejową w państwach członkowskich lub pomiędzy państwami członkowskimi. Państwa członkowskie mogą, jednakże, zwolnić z zakresu niniejszej Dyrektywy, transport niebezpiecznych towarów prowadzony środkami transportu należącymi do sił zbrojnych lub zgodnie z ich odpowiedzialnością.

2. Niniejsza Dyrektywa nie narusza jednakże prawa państw członkowskich, odnoszących się do prawa Wspólnoty, jeśli chodzi o ustalanie szczególnych wymagań bezpieczeństwa dotyczących transportu krajowego lub międzynarodowego towarów niebezpiecznych drogą kolejową, tak dalece o ile Aneks do niniejszej Dyrektywy nie obejmuje, między innymi, obszarów dotyczących:

- ruchu kolejowego;
- ustawienia towarowych wagonów kolejowych w ruchu krajowym;
- eksploatacyjnych przepisów dotyczących podrzędnych działań do transportu, takiego jak przetaczanie wagonów i postój;
- szkolenie personelu i zarządzanie informacjami dotyczącymi przetransportowanych niebezpiecznych towarów;

- szczegółowych przepisów dotyczących transportu niebezpiecznych towarów w pociągach pasażerskich.

Artykuł 2

Dla celu przedstawienia niniejszej Dyrektywy:

- „RID” oznacza przepisy dotyczące międzynarodowego przewozu towarów drogą kolejową, występujących jako Aneks I do Załącznika B Konwencji dotyczącej międzynarodowego przewozu drogą kolejową (COTIF), wraz z jego zmianami;
- „CIM” oznacza jednolite przepisy dotyczące umów dotyczących międzynarodowego przewozu towarów niebezpiecznych drogą kolejową, występujących jako Załącznik B Konwencji dotyczącej międzynarodowego przewozu drogą kolejową (COTIF), wraz z jego zmianami;
- „towary niebezpieczne” oznaczają te substancje i artykuły, których transport drogą kolejową jest zabroniony lub autoryzowany Aneksem do niniejszej Dyrektywy, jedynie według określonych warunków ;
- „transport” oznacza wszelki transport niebezpiecznych towarów, przeprowadzony całkowicie lub częściowo na terytorium państwa członkowskiego, łącznie z załadunkiem, rozładunkiem oraz przepływem do, lub z innego rodzaju transportu, a także postoje wymagane podczas transportu, objętych Aneksem do niniejszej Dyrektywy, nie naruszając postanowień ustalonych w prawodawstwie państw członkowskich dotyczących odpowiedzialności wynikającej z tych działań; nie obejmuje on transportu całkowicie przeprowadzonego w ramach terenu przedsiębiorstwa.

Artykuł 3

1. Nie naruszając Artykułu 6, towary niebezpieczne, których transport jest zabroniony według postanowień zawartych w aneksie, nie muszą być transportowane drogą kolejową.
2. O ile niniejsza Dyrektywa nie stanowi inaczej i nie naruszając przepisów dotyczących dostępu przedsiębiorstw kolejowych do rynku lub nie naruszając przepisów ogólnie stosowanych w stosunku do transportu towarów drogą kolejową, transport towarów niebezpiecznych drogą kolejową jest autoryzowany, pod warunkiem, że respektowane są przepisy ustalone w Aneksie.

ROZDZIAŁ II

odstępstwa, ograniczenia i wyjątki

Artykuł 4

Każde państwo członkowskie może dla celów krajowego transportu kolejowego na jego terytorium, utrzymać postanowienia prawa krajowego dotyczące transportu towarów niebezpiecznych drogą kolejową, które są zgodne z rekomendacjami Narodów Zjednoczonych dotyczących transportu niebezpiecznych towarów, aż do momentu rewizji Aneksu do niniejszej dyrektywy tak by odzwierciedlał te rekomendacje. W takich przypadkach dane państwo członkowskie powiadamia o tym Komisję.

Artykuł 5

1. Nie naruszając innych postanowień Wspólnoty, każde państwo członkowskie utrzymuje prawo do regulowania lub do wprowadzenia zakazu transportu określonych niebezpiecznych towarów na jego terytorium, ściśle z powodów innych niż bezpieczeństwo podczas transportu, a związanych szczególnie z bezpieczeństwem krajowym lub ochroną środowiska.

2. (a) W przypadku transportu w Tunelu pod Kanałem La Manche, Francja i Wielka Brytania mogą nałożyć bardziej surowe postanowienia niż te, które są przedstawione w Aneksie. Komisja powinna być powiadomiona o takich postanowieniach oraz informuje inne państwa członkowskie.

(b) W przypadku kiedy państwo członkowskie stwierdzi, że powinno zastosować surowsze postanowienia w stosunku do transportu w tunelach na jego terytorium, mających takie same cechy jak transport Tunelem pod Kanałem La Manche, powinno powiadomić o tym Komisję. Komisja działając zgodnie z procedurą ustaloną w artykule 9, podejmuje decyzję o tym czy dany tunel ma podobne cechy. Postanowienia przyjęte przez państwo członkowskie powiadamia Komisję, która informuje inne państwa członkowskie.

(c) Państwo członkowskie, w którym otaczająca temperatura jest zazwyczaj niższa od - 20 °C , może nałożyć surowsze normy dotyczące temperatury funkcjonowania materiałów przeznaczonych do zastosowania w transporcie krajowym towarów niebezpiecznych drogą kolejową na jego terytorium chyba, że postanowienia dotyczące stosownych temperatur odniesienia dla danych stref klimatycznych są wprowadzone do Załącznika.

3. Jeśli z powodu wypadku lub w wypadku, państwo członkowskie stwierdzi, że stosowane postanowienia dotyczące bezpieczeństwa są niewystarczające dla ograniczenia zagrożenia istniejącego podczas transportu oraz jeśli istnieje nagła potrzeba podjęcia działań, państwo członkowskie w momencie planowania działań, które proponuje podjąć, powiadamia Komisję. Działając zgodnie z procedurą ustaloną w artykule 9, Komisja decyduje o tym czy wprowadzenie danych działań powinno być autoryzowane oraz określa czas jego trwania.
4. Państwo członkowskie może utrzymać postanowienia krajowe stosowane 31 grudnia 1996 roku, w stosunku do transportu oraz pakowania substancji zawierających dioksyny lub furany.

Artykuł 6

1. Każde państwo członkowskie może autoryzować transport towarów niebezpiecznych drogą kolejową na jego terytorium, sklasyfikowanych, pakowanych i znakowanych zgodnie z międzynarodowymi wymaganiami dotyczącymi transportu morskiego lub drogą powietrzną, jeśli transport obejmuje podróże morskie lub drogą powietrzną.

W przypadku kiedy podróże krajowe lub międzynarodowe obejmują przewóz drogą morską, państwo członkowskie może wprowadzić dodatkowe postanowienia do tych zawartych w Załączniku, biorąc pod uwagę przepisy międzynarodowe zarządzające transportem promem.

2. Postanowienia zawarte w Załączniku dotyczącym rozmiaru dokumentów transportowych oraz zastosowania języków przy oznaczaniu lub w wymaganej dokumentacji, nie znajdują zastosowania w stosunku do transportu zawężonego do terytorium jednego państwa członkowskiego. Państwo członkowskie może autoryzować zastosowanie dokumentacji i języków innych niż te przewidziane w Załączniku dotyczącym transportu zawężonego do jego terytorium.

3. W ramach swojego terytorium, państwo członkowskie może zezwolić na zastosowanie wagonów kolejowych skonstruowanych przed 1 stycznia 1997 roku, które nie spełniają postanowień niniejszej Dyrektywy, lecz są skonstruowane zgodnie z postanowieniami krajowymi obowiązującymi w dniu 31 grudnia 1996 roku, pod warunkiem, że wagony te spełniają wymagany poziom bezpieczeństwa.

4. Państwo członkowskie może utrzymać postanowienia krajowe obowiązujące 31 grudnia 1996 roku odnoszące się do konstrukcji, zastosowania oraz warunków przewozu nowych cystern, oraz nowych zbiorników określonych w Klasie 2 Aneksu, które różnią się od postanowień tego Aneksu chyba, że do Załącznika dodane zostały odniesienia do norm

dotyczących konstrukcji oraz zastosowania cystern i zbiorników, obowiązujące w równym stopniu co niniejsze postanowienia, lecz w żadnym przypadku nie dodane później niż 31 grudnia 1998 roku. Zbiorniki oraz cysterny skonstruowane przed 1 stycznia 1999 roku oraz utrzymane na wymaganym poziomie bezpieczeństwa mogą być nadal używane zgodnie z początkowymi warunkami.

5. Państwo członkowskie może utrzymać postanowienia krajowe inne niż te zawarte w Załączniku odnoszące się do temperatury odniesienia, dla transportu na jego terytorium gazów skroplonych lub mieszanin gazów stopionych, chyba, że postanowienia odnoszące się do odpowiednich temperatur odniesienia dotyczących [przeznaczonych obszarów klimatycznych są wprowadzone do norm europejskich oraz wymienione w Załączniku.

6. Państwo członkowskie może zezwolić w odniesieniu do transportu odbywającego się na jego terytorium, na zastosowanie skonstruowanych opakowań, a które nie uzyskały świadectwa zgodnie z RID przed 1 stycznia 1997 roku pod warunkiem, że takie opakowania są opatrzone w datę jego wyprodukowania i jest zdolne do przejścia testów ustalonych w postanowieniach krajowych obowiązujących w dniu 31 grudnia 1996 roku oraz pod warunkiem, że są one utrzymane na odpowiednich poziomach bezpieczeństwa (łącznie z testem oraz kontrolą jeśli to konieczne), zgodnie z następującym schematem: metalowe pośrednie kontenery oraz łożyska metalowe o pojemności przekraczającej 50 litrów, mogą być stosowane przez najwyżej 15 lat od daty ich wyprodukowania; inne opakowania metalowe oraz plastikowe mogą być używane przez najwyżej 5 lat od daty ich wyprodukowania, lecz nie po 31 grudnia 1988 roku.

7. Państwo członkowskie może autoryzować transport określonych towarów niebezpiecznych na jego terytorium, zapakowanych przed 1 stycznia 1997 roku aż do 31 grudnia 1998 roku pod warunkiem, że towary te zostały sklasyfikowane, zapakowane oraz oznakowane zgodnie z wymaganiami ustalonymi w krajowych postanowieniach obowiązujących przed 1 stycznia 1997 roku.

8. Państwo członkowskie może w przypadku krajowego transportu drogą kolejową prowadzonego na jego terytorium, utrzymać postanowienia prawodawstwa krajowego obowiązujące w dniu 31 grudnia 1996 roku i odnoszące się do umieszczenia kodu czynności nagłych w miejsce identyfikacyjnego numeru ryzyka przewidzianego w Aneksie.

9. Każde państwo członkowskie może po skonsultowaniu się z Komisją, utrzymać mniej surowe postanowienia niż te zawarte w Aneksie dotyczące transportu drogą kolejową, na

terytorium tego państwa, mniejszych ilości określonych towarów niebezpiecznych, za wyjątkiem substancji o średnim lub wysokim poziomie radioaktywności.

10. Państwo członkowskie może autoryzować na swoim terytorium ad hoc transport towarów niebezpiecznych lub transport zabroniony według postanowień Aneksu, lub transport wykonywany zgodnie z warunkami innymi niż te zawarte w Aneksie.

11. Zgodnie z prawem wspólnotowym, niniejsza Dyrektywa nie narusza prawa państwa członkowskiego, po konsultacji z Komisją, do autoryzowania regularnego transportu, na wyznaczonych szlakach w ramach terytorium danego państwa, towarów niebezpiecznych, tworzących część określonego procesu przemysłowego, które są zarówno zabronione zgodnie z Aneksem lub prowadzone według warunków innych niż te ustalone w Aneksie gdzie działania te mają charakter lokalny i są surowo kontrolowane według określonych warunków.

12. Pod warunkiem, że nie zachodzi utrata bezpieczeństwa, państwo członkowskie może udzielić tymczasowego uchylecia od postanowień Aneksu, w celu przeprowadzenia na swoim terytorium prób koniecznych przed dokonaniem zmiany tego Aneksu mającej na celu przystosowanie jego postanowień do postępu technicznego i przemysłowego. Komisja powinna być o tym poinformowana i ze swej strony informuje inne państwa członkowskie.

Tymczasowe uchylecia uzgodnione przez kompetentne władze państw członkowskich na podstawie Aneksu, przyjmują formę wielostronnego układu przedstawionego wszystkim kompetentnym władzom państw członkowskich przez władzę, która podejmuje inicjatywę dotyczącą umowy. Komisja powinna być poinformowana.

Uchylecia wymienione w pierwszym i drugim ustępie są stosowane bez dyskryminacji z przyczyn narodowościowych lub miejsca zakładu nadawcy, pośrednika lub odbiorcy; są ważne przez okres do pięciu lat i nie podlegają przedłużeniu.

13. Państwo członkowskie może najpóźniej do 31 grudnia 1998 roku, zastosować istniejące umowy zawarte z innymi państwami członkowskimi, bez dyskryminowania pośrednika lub odbiorcy z przyczyn narodowościowych lub miejsca zakładu nadawcy. Wszystkie przyszłe uchylecia muszą być zgodne z punktem 12.

14. Zgodnie z prawem wspólnotowym, niniejsza Dyrektywa nie narusza prawa państwa członkowskiego, po konsultacji z Komisją, do autoryzowania transportu towarów niebezpiecznych zgodnie z warunkami, które są mniej surowe niż te ustalone w Aneksie do niniejszej Dyrektywy w przypadku transportu lokalnego na krótkich dystansach w obrębie obwodów, lotnisk, miast przemysłowych.

Artykuł 7

1. Zgodnie z krajowymi lub wspólnotowymi postanowieniami dotyczącymi dostępu do rynku, transport towarów niebezpiecznych drogą kolejową na terytorium Wspólnoty oraz państw trzecich jest autoryzowany tak dalece jak spełnia on wymagania RID.

2. Niniejsza Dyrektywa nie narusza prawa państwa członkowskiego, po poinformowaniu Komisji, do przyjęcia przepisów na swoim terytorium dotyczących transportu towarów niebezpiecznych drogą kolejową z oraz do tych Republiki byłego Związku Radzieckiego, które nie są stronami układającymi się COTIF. Przepisy takie są stosowane jedynie w stosunku do transportu towarów niebezpiecznych drogą kolejową, (w paczkach, luzem lub w cysternach) w wagonach kolejowych autoryzowanych w państwie, które nie jest stroną układającą się COTIF. W rozumieniu stosownych środków oraz obowiązków, dane państwo członkowskie gwarantuje utrzymanie poziomu bezpieczeństwa równemu temu, który jest przewidziany w RID. W przypadku określonych państw członkowskich wymienione w niniejszym punkcie postanowienia są stosowane jedynie w stosunku do wagonów- cystern.

ROZDZIAŁ III

Postanowienia końcowe

Artykuł 8

Zmiany konieczne dla dostosowania Aneksu do postępu naukowego i technicznego w dziedzinach objętych niniejszą Dyrektywą, w szczególności biorąc pod uwagę zmiany poczynione w RID, są przyjmowane zgodnie z procedurą ustaloną w Artykule 9.

Artykuł 9

1. Komisja jest wspierana przez Komitet ds. transportu towarów niebezpiecznych ustalonych w Artykule 9 Dyrektywy 94/55/EWG (1), odtąd zwanego „Komitetem”, który składa się z przedstawicieli państw członkowskich, i którego przewodniczącym jest przedstawiciel Komisji.

2. Przedstawiciel komisji przedkłada do Komitetu projekt działań, które mają być podjęte. Komitet dostarcza swoją opinię w ograniczonym czasie, który przewodniczący może ustalić stosownie do pilności sprawy. Opinia dotycząca decyzji, które Rada ma przyjąć na wniosek

Komisji, jest wydawana większością głosów ustaloną w Artykule 148 (2) Traktatu. Głosy przedstawicieli państw członkowskich w ramach Komitetu są ważne w sposób ustalony w tym Artykule. Przewodniczący nie głosuje.

3. (a) Komisja przyjmuje przedstawione środki jeśli są one zgodne z opinią Komitetu.

(b) W przypadku kiedy przedstawione środki nie są zgodne z opinią Komitetu, lub w przypadku braku takiej opinii, Komisja bezzwłocznie przedkłada do Rady wniosek odnoszący się do środków mają być podjęte. Rada podejmuje działania kwalifikowaną większością głosów.

W przypadku kiedy Rada, po upływie trzech miesięcy od daty zgłoszenia do Rady, nie podjęła działań, proponowane środki są przyjmowane przez Komisję.

Artykuł 10

1. Państwo członkowskie wprowadza w życie prawa, przepisy i postanowienia administracyjne konieczne do wypełnienia niniejszej Dyrektywy przed 1 stycznia 1997 roku. Powinny one bezzwłocznie poinformować o tym Komisję.

W przypadku kiedy państwa członkowskie przyjmują te środki, powinny one zawierać odniesienie do niniejszej Dyrektywy lub powinny być zaopatrzone w takie odniesienie w przypadku ich oficjalnej publikacji. Metody tworzenia takich odniesień są ustalane przez państwa członkowskie.

2. Państwa członkowskie przekazują do Komisji teksty postanowień prawa krajowego, które są przyjmowane w dziedzinie objętej niniejszą Dyrektywą.

Artykuł 11

Niniejsza dyrektywa wchodzi w życie po dacie jej ogłoszenia w Dzienniku Urzędowym Wspólnot Europejskich.

Artykuł 12

Niniejsza dyrektywa odnosi się do Państw Członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia [N] roku.

W imieniu Rady
Przewodniczący
I. YATES

- (1) Dziennik Urzędowy nr C 389, 31.12.1994, str. 15, oraz zmieniona propozycja złożona 3 października 1995 roku (jeszcze nie opublikowana w Dzienniku Urzędowym).
- (2) Dziennik Urzędowy nr C 236, 11.09.1995, str. 36.
- (3) Opinia Parlamentu europejskiego z dnia 13 lipca 1995 roku (Dziennik Urzędowy nr C 249, 25.09.1995 rok, str. 138), wspólne stanowisko Rady z dnia 8 grudnia 1995 roku (Dziennik Urzędowy nr C 356, 30.12.1995 rok, str. 34) oraz Decyzja Parlamentu Europejskiego z dnia 16 kwietnia 1996 roku (Dziennik Urzędowy nr C 141, 13.05.1996 rok, str. 51).
- (4) Dziennik Urzędowy nr C 117, 8.05.1990 rok, str. 1. Dyrektywa zmieniona Dyrektywą Komisji nr 94/51/WE (Dziennik Urzędowy nr L 297, 18.11.1994 rok, str. 29).
- (5) Dziennik Urzędowy nr L 117, 8.05.1990 rok, str. 1. Dyrektywa zmieniona Dyrektywą Komisji nr 94/15/WE (Dziennik Urzędowy nr L 103, 23.04.1994 rok, str. 20).
- (6) Dziennik Urzędowy nr L 374, 31.12.1990 rok, str. 1. Dyrektywa zmieniona Dyrektywą Komisji nr 95/30/WE (Dziennik Urzędowy nr L 155, 6.07.1995 rok, str. 41).
- (1) Dziennik Urzędowy nr L 319, 12.12.1994, str. 7.

ANEKS

Przepisy dotyczące Międzynarodowego Przewozu Towarów Niebezpiecznych (RID), stosowana począwszy od 1 stycznia 1995 roku, dotycząca zrozumienia, że „strona układająca się” oraz „państwa lub droga kolejowa” są zastąpione określeniem „państwo członkowskie”.

NB: Różne wersje w językach oficjalnych Wspólnoty będą opublikowane jak tylko tekst skonsolidowany będzie gotowy we wszystkich językach.

*** W celu przedstawienia niniejszego Aneksu, „list przewozowy” oznacza list przewozowy CIM stosowany w transporcie międzynarodowym lecz nie narusza on praw państw członkowskich do stosowania innych dokumentów transporcie nie objętym CIM. Ponadto stosowanie wyrażenia „ADR” w 15 numerach umieszczanych w niniejszym Aneksie nie naruszają praw państw członkowskich, w ruchu krajowym, do autoryzowania transportu drogą

kolejową pojazdów drogowych zgodnie z postanowieniami ustalonymi we wprowadzaniu Dyrektywy 94/55/WE.

[Tłumaczenie z języka angielskiego]

DYREKTYWA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

NR 2000/18/WE

z dnia 17 kwietnia 2000 roku

dotycząca minimalnych wymogów w zakresie egzaminów na doradcę ds. bezpieczeństwa przy transporcie kolejowym, drogowym i wodnym śródlądowym towarów niebezpiecznych

PARLAMENT EUROPEJSKI ORAZ RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską, a w szczególności art. 75 (1) (c) tego Traktatu,

uwzględniając wniosek Komisji¹,

uwzględniając opinię Komitetu Ekonomiczno-Społecznego²,

po konsultacjach z Komitetem Regionów,

działając zgodnie z procedurą o której mowa w art. 251 Traktatu³,

a także biorąc pod uwagę co następuje:

¹ OJ C 148 z dnia 14 maja 1998 roku, str. 21 oraz OJ C 52 z dnia 23 lutego 1999 roku, str. 16.

² OJ C 407 z dnia 28 grudnia 1998 roku, str. 118.

³ Opinia Parlamentu Europejskiego z dnia 20 października 1998 roku (OJ C 341 z dnia 9 listopada 1998 roku, str. 29), potwierdzona 16 września 1999 roku, Wspólne Stanowisko Rady z dnia 29 marca 1999 roku (OJ C 36 z dnia 8 lutego 2000 roku, str. 1) i Decyzja Parlamentu Europejskiego z dnia 18 stycznia 2000 (dotąd niepublikowana w Dzienniku Urzędowym). Decyzja Rady z dnia 28 marca 2000 roku .

- (1) Poprawa bezpieczeństwa transportu i ochrona środowiska, zwłaszcza przy transporcie kolejowym, drogowym i wodnym śródlądowym towarów niebezpiecznych, są bardzo ważne oraz zważywszy, że czynnik ludzki jest istotny dla bezpiecznej eksploatacji środków transportu,
- (2) Zgodnie z warunkami Dyrektywy Rady 96/35/WE z dnia 3 czerwca 1996 roku w sprawie ustanawiania i kwalifikacji zawodowych doradców ds. bezpieczeństwa przy transporcie kolejowym, drogowym i wodnym śródlądowym towarów niebezpiecznych ⁽⁴⁾ wszystkie przedsiębiorstwa, których przedmiot działalności obejmuje transport towarów niebezpiecznych, w tym załadunek i rozładunek związane z takim transportem, są zobowiązane do powołania jednego lub większej liczby doradców ds. bezpieczeństwa; zważywszy, że Dyrektywa Rady 96/35/EC nie zawiera szczegółowych postanowień w sprawie harmonizacji wymogów egzaminacyjnych na doradcę ds. bezpieczeństwa ani komisji egzaminacyjnych;
- (3) Państwa członkowskie muszą stworzyć wspólne minimalne ramy przeprowadzania egzaminów na doradców ds. bezpieczeństwa i warunki działania komisji egzaminacyjnych, aby zapewnić określony poziom jakości i umożliwić wzajemne uznawanie świadectw szkolenia WE;
- (4) Egzamin na doradców ds. bezpieczeństwa będzie obejmować przynajmniej egzamin pisemny, składającego się z pytań opartych przynajmniej na tematach określonych w Aneksie II do Dyrektywy 96/35/WE i studium przypadku (*case study*) tak, aby kandydaci mogli wykazać się zdolnością do wykonywania zadań doradcy ds. bezpieczeństwa;
- (5) Państwa członkowskie mogą postanowić, że kandydaci którzy zamierzają wykonywać pracę na rzecz przedsiębiorstw, które zajmują się wyłącznie określonymi towarami niebezpiecznymi, będą egzaminowani jedynie z tematów związanych z ich działalnością, zaś świadectwo szkolenia WE będzie wyraźnie określać ograniczone uprawnienia;
- (6) Egzamin przeprowadzany przez komisje egzaminacyjne będzie podlegać zatwierdzeniu przez właściwe organy państw członkowskich. Państwa członkowskie określą kryteria

⁴ OJ L 145 z dnia 19 czerwca 1996 roku, str. 10.

dotyczące komisji egzaminacyjnych, zaś komisje egzaminacyjne będą kompetentne pod względem technicznym, wiarygodne i niezależne ;

(7) Państwa członkowskie będą sobie służyć wzajemną pomocą przy realizacji niniejszej Dyrektywy;

PRZYJĘŁY NASTĘPUJĄCĄ DYREKTYWĘ:

ROZDZIAŁ I

Zakres i definicje

Artykuł 1

1. Niniejsza Dyrektywa określa minimalne wymogi egzaminacyjne, które muszą zostać spełnione, aby uzyskać świadectwo szkolenia WE na doradcę ds. bezpieczeństwa przy transporcie towarów niebezpiecznych zgodnie z Dyrektywą 96/35/EC.
2. Państwa członkowskie podejmą konieczne środki, aby zapewnić egzaminowanie doradców ds. bezpieczeństwa zgodnie ze wspomnianymi minimalnymi wymogami.

Artykuł 2

Dla potrzeb niniejszej Dyrektywy:

- (a) „doradca ds. bezpieczeństwa przy transporcie towarów niebezpiecznych”, dalej zwany „doradcą”, oznacza osobę określoną w art. 2 litera b) Dyrektywy 96/35/WE;

- (b) „towary niebezpieczne” oznaczają towary zdefiniowane w art. 2 Dyrektywy 94/55/WE⁽⁵⁾ i art. 2 Dyrektywy 96/46/WE⁽⁶⁾;
- (c) " przedsiębiorstwo" oznacza przedsiębiorstwa określone w art. 2 litera a) Dyrektywy 96/35/WE;
- (d) "egzamin" oznacza egzaminy określone w art. 5, ust. 2 Dyrektywy 96/35/WE;
- (e) „komisja egzaminacyjna” oznacza organ przeprowadzający egzaminy zatwierdzony przez właściwe władze państw członkowskich;
- (f) "świadectwo WE" oznacza świadectwo sporządzone na podstawie wzoru podanego w Aneksie III Dyrektywy 96/35/WE.

ROZDZIAŁ II

Egzaminy

Artykuł 3

1. Właściwe władze lub komisja egzaminacyjna przygotowują obowiązkowy egzamin pisemny który może zostać uzupełniony egzaminem ustnym, celem sprawdzenia czy dany kandydat wykazuje się odpowiednim poziomem wiedzy umożliwiającym mu wykonywanie zadań doradcy oraz uzyskania świadectwa WE.

⁵ Dyrektywa Rady 94/55/WE z dnia 21 listopada 1994 roku dotycząca dostosowania przepisów prawnych państw członkowskich w zakresie transportu drogowego towarów niebezpiecznych (OJ L 319 z dnia 12 grudnia 1994 roku, str. 7). Dyrektywa poprawiona Dyrektywą Komisji 96/86/WE (OJ L 335 z dnia 24 grudnia 1996 roku, str. 43 oraz OJ L 251 z dnia 15 września 1997 roku, str. 1)

⁶ Dyrektywa Rady 96/49/WE z dnia 23 lipca 1996 roku dotycząca harmonizacji przepisów prawnych państw członkowskich w zakresie transportu kolejowego towarów niebezpiecznych (OJ L 235 z dnia 17 września 1996 roku, str. 25). Dyrektywa poprawiona Dyrektywą Komisji 96/87/WE (OJ L 335 z dnia 24 grudnia 1996 roku, str. 45).

2. Egzamin obowiązkowy zostanie przeprowadzony w formie testu dostosowanego do środka (środków) transportu, w odniesieniu do którego zostanie wydane świadectwo WE.
3. (a) Każdy kandydat otrzyma zestaw pytań składający się z przynajmniej 20 pytań opisowych, które zgodnie z art. 5 ust. 4 Dyrektywy 96/35/ WE będą dotyczyły tematów zawartych w Aneksie II tej Dyrektywy. Egzamin może też przyjąć formę testu wielokrotnego wyboru. W takim przypadku dwa pytania testowe będą odpowiadały jednemu pytaniu opisowemu.

Tematy, na które należy zwrócić szczególną uwagę stosownie do odpowiedniego środka transportu obejmują:

- ogólne środki prewencyjne i bezpieczeństwa,
- klasyfikacja towarów niebezpiecznych,
- ogólne wymogi w zakresie pakowania, obejmujące wagony cysterny, kontenery zbiornikowe, wagony cysterny,
- oznaczenia i naklejki informujące o niebezpieczeństwie,
- odniesienia w dokumentach transportowych,
- przeładunek i sztauerka,
- załogi: szkolenia zawodowe,
- dokumenty pojazdu i świadectwa transportowe,
- instrukcje w zakresie bezpieczeństwa,
- wymogi dotyczące sprzętu transportowego;

- (b) Kandydaci przeprowadzą studium przypadku (*case study*) zgodnie z Aneksiem I do Dyrektywy 96/35/WE, w ramach którego będą mogli wykazać się umiejętnością wykonywania zadań doradcy.
- (c) Państwa członkowskie mogą postanowić, że kandydaci, którzy zamierzają podjąć pracę na rzecz przedsiębiorstw specjalizujących się w transporcie określonych rodzajów towarów niebezpiecznych będą egzaminowani, zgodnie z Aneksiem do II Dyrektywy 96/35/WE, tylko w tematach związanych z ich działalnością.

Rodzaje towarów obejmą:

- klasę 1 (materiały wybuchowe),

- klasę 2 (gazy),
- klasę 7 (materiały radioaktywne),
- klasy 3, 4.1, 4.2, 4.3, 5.1, 5.2, 6.1, 6.2, 8 i 9 (ciała stałe i płynne),
- numery UN 1202, 1203, 1223 (oleje mineralne).

Nagłówek świadectwa WE musi wyraźnie określać, że dane świadectwo odnosi się wyłącznie do rodzajów towarów niebezpiecznych określonych w niniejszym ustępie, w zakresie których doradca został przeegzaminowany zgodnie z wymogami określonymi w lit. a) i lit. b).

4. Właściwe władze lub komisja egzaminacyjna będą stopniowo tworzyć zestawy pytań objętych egzaminem.

ROZDZIAŁ III

Kryteria dotyczące komisji egzaminacyjnych

Artykuł 4

1. Jeśli państwa członkowskie bezpośrednio nie zajmują się organizacją egzaminów, wówczas na podstawie poniżej podanych kryteriów powołają komisję egzaminacyjną:
 - (a) kwalifikacji komisji egzaminacyjnej;
 - (b) opisanie przygotowania egzaminu zaproponowanego przez komisję egzaminacyjną;
 - (c) środków mających zapewnić bezstronność w czasie egzaminu;
 - (d) niezależności komisji w odniesieniu do każdej osoby prawnej zatrudniającej doradców.
2. Powołanie zatwierdzonej komisji egzaminacyjnej następuje na piśmie i może obowiązywać przez czas określony.

Artykuł 5

Państwa członkowskie służą sobie wzajemnie pomocą przy wdrażaniu niniejszej Dyrektywy.

Państwo członkowskie będą regularnie składały do Komisji zestawy pytań, o których mowa w Art. 3 ust. 4, o czym Komisja poinformuje państwa członkowskie.

ROZDZIAŁ IV

Postanowienia końcowe

Artykuł 6

1. Państwa członkowskie wprowadzą w życie ustawy, regulacje i przepisy administracyjne konieczne do dostosowania się do niniejszej Dyrektywy w ciągu trzech miesięcy od jej wejścia w życie oraz bezzwłocznie poinformują o tym Komisję.

Przy przyjmowaniu takich środków państwa członkowskie zawrą w nich odniesienia do niniejszej Dyrektywy lub też dołączą do nich takie odniesienia przy urzędowym ogłoszeniu. Państwa członkowskie określą sposób dokonania takich odniesień.

2. Państwa członkowskie przekażą Komisji brzmienie przepisów prawa krajowego, które przyjmą w dziedzinie uregulowanej niniejszą Dyrektywą.

Artykuł 7

Niniejsza Dyrektywa wchodzi w życie w dniu jej ogłoszenia w Dzienniku Urzędowym Wspólnot Europejskich.

Artykuł 8

Niniejsza Dyrektywa skierowana jest do państw członkowskich.

Sporządzono w Luksemburgu, dnia 17 kwietnia 2000 r.

W imieniu Parlamentu Europejskiego

Prezydent

N. FONTAINE

W imieniu Rady

Prezydent

L. CAPOULAS SANTOS

DYREKTYWA RADY nr 95/18/WE
z dnia 19 czerwca 1995 r.
dotycząca udzielania licencji przedsiębiorstwom kolejowym

RADA UNII EUROPEJSKIEJ

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską, a w szczególności art. 75 tego Traktatu, mając na uwadze wnioski Komisji¹,

mając na uwadze opinię Komitetu Ekonomiczno-Społecznego²,

działając zgodnie z procedurą określoną w art. 189, punkt c, Traktatu³,

a także biorąc pod uwagę co następuje:

Pojedynczy rynek obejmie teren bez granic wewnętrznych, na którym zapewniony jest swobodny ruch towarów, osób, usług i kapitału;

Zasada swobody świadczenia usług powinna mieć zastosowanie w sektorze kolejowym, przy uwzględnieniu specyficznych cech charakterystycznych dla tego sektora;

Dyrektywa Rady 91/440/EWG z dnia 29 lipca 1991 r. dotycząca rozbudowy linii kolejowych Wspólnoty⁴ przewiduje pewne prawa dostępu w międzynarodowym transporcie kolejowym dla przedsiębiorstw kolejowych i międzynarodowych grup przedsiębiorstw kolejowych;

W celu zagwarantowania, by prawa dostępu do infrastruktury kolejowej były stosowane na całym terytorium Wspólnoty na jednolitej podstawie i bez dyskryminacji, właściwe jest wprowadzenie koncesji dla przedsiębiorstw kolejowych świadczących usługi, o jakich mowa w art. 10 Dyrektywy 91/440/EWG;

Właściwe jest utrzymanie zakresu działania Dyrektywy 91/440/EWG łącznie z ustalonymi w niej wyjątkami względem usług regionalnych, miejskich i podmiejskich; a ponadto należy wyszczególnić, iż działalność transportowa prowadzona w formie usług wahadłowych wzdłuż tunelu pod kanałem La Manche jest również wyłączona spod zakresu działania tejże Dyrektywy;

Koncesja wydana przez Państwo Członkowskie powinna być odpowiednio respektowana na terenie całej Wspólnoty;

Warunki stawiane przez Wspólnotę odnośnie dostępu do lub tranzytu przez jej infrastrukturę kolejową zostaną uregulowane innymi przepisami prawa Wspólnoty;

Zgodnie z zasadą podporządkowania oraz w celu zagwarantowania niezbędnej jednolitości i przejrzystości, właściwe jest, aby Wspólnota określiła ogólne zasady takiego systemu koncesjonowania, pozostawiając Państwom Członkowskim odpowiedzialność za przydzielanie i administrację koncesji;

1
2
3
4

W celu zagwarantowania niezawodnego i właściwego wykonywania usług, konieczne jest dopilnowanie, aby przedsiębiorstwa kolejowe zawsze spełniały pewne wymagania w zakresie dobrej reputacji, sprawności finansowej oraz kompetencji zawodowych;

Dla ochrony klientów oraz osób trzecich, ważne jest zagwarantowanie, aby przedsiębiorstwa kolejowe były dostatecznie ubezpieczone lub zawarły równoważne porozumienia odnośnie ryzyka odpowiedzialności;

W tym kontekście powinna być również omówiona kwestia zawieszenia i unieważnienia koncesji oraz przyznania koncesji tymczasowej;

Przedsiębiorstwo kolejowe będzie również zobowiązane do przestrzegania zarówno przepisów krajowych jak i Wspólnoty w zakresie świadczenia usług przewozów kolejowych, stosowanych bez dyskryminacji, których celem jest zapewnienie prowadzenia działalności w całkowitym bezpieczeństwie na określonych odcinkach torowiska;

W celu zapewnienia sprawnej działalności międzynarodowego transportu kolejowego konieczne jest respektowanie przez przedsiębiorstwa kolejowe porozumień obowiązujących w tej dziedzinie;

Tryb przyznawania, utrzymania i odnawiania koncesji operatora przedsiębiorstwa kolejowego powinien być odzwierciedleniem powszechnego dążenia do przejrzystości i niedyskryminacji,

PRZYJĘŁA NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

CZĘŚĆ I

Cel i zakres

Artykuł 1

1. Niniejsza Dyrektywa dotyczy kryteriów mających zastosowanie dla Państw Członkowskich przy wydawaniu, przedłużaniu ważności lub wnoszeniu poprawek do koncesji przeznaczonych dla przedsiębiorstw kolejowych, które są lub zostaną założone w granicach Wspólnoty, jeśli świadczą one usługi, o jakich mowa w art. 10 Dyrektywy 91/440/EWG na warunkach określonych w tym artykule.

2. Przedsiębiorstwa kolejowe, których działalność jest ograniczona do świadczenia usług miejskich, podmiejskich lub regionalnych są wyłączone z zakresu działania niniejszej Dyrektywy.

Przedsiębiorstwa kolejowe i międzynarodowe grupy, których działalność jest ograniczona do świadczenia usług wahadłowych polegających na transporcie pojazdów drogowych w tunelu pod kanałem La Manche są również wyłączone spod zakresu działania niniejszej Dyrektywy.

3. Koncesja zachowuje ważność na całym terytorium Wspólnoty.

Artykuł 2

Dla celów niniejszej Dyrektywy obowiązują następujące definicje:

a) 'przedsiębiorstwo kolejowe' oznacza każde przedsiębiorstwo prywatne bądź państwowe, którego głównym zajęciem jest świadczenie kolejowych usług przewozowych w stosunku do towarów i/lub pasażerów, przy wymaganii, że przedsiębiorstwo to musi zapewnić trakcję;

b) 'koncesja' oznacza zezwolenie wydane przedsiębiorstwu przez Państwo Członkowskie, poprzez które zostaje uznana jego zdolność prawna jako przedsiębiorstwa kolejowego. Zdolność prawna może być ograniczona do świadczenia wybranych rodzajów usług;

c) 'Władze udzielające koncesji' oznaczają organ upoważniony przez Państwo Członkowskie do wydawania koncesji;

d) 'usługi miejskie i podmiejskie' oznaczają usługi przewozowe mające na celu zaspokojenie zapotrzebowania na potrzeby przewozowe danego regionu.

Artykuł 3

Każde Państwo Członkowskie wyznaczy organ odpowiedzialny za wydawanie koncesji oraz za wykonanie zobowiązań wynikających z niniejszej Dyrektywy.

CZĘŚĆ II

Koncesje

Artykuł 4

1. Przedsiębiorstwo kolejowe jest upoważnione do ubiegania się o przyznanie koncesji w Państwie Członkowskim, w którym prowadzi działalność.

2. Państwa Członkowskie nie będą wydawać koncesji ani przedłużać okresu ich ważności w przypadkach, w których nie są zachowane wymagania niniejszej Dyrektywy.

3. Przedsiębiorstwo kolejowe, które spełnia wymagania nałożone przez niniejszą Dyrektywę, posiada prawo do uzyskania koncesji.

4. Żadne przedsiębiorstwo kolejowe nie może świadczyć kolejowych usług przewozowych wchodzących w zakres niniejszej Dyrektywy o ile nie została mu przyznana odpowiednia koncesja na usługi, jakie zamierza wykonywać.

Koncesja sama w sobie nie uprawnia jednakże jej posiadacza do dostępu do infrastruktury kolejowej.

Artykuł 5

1. Przedsiębiorstwo kolejowe musi być w stanie zademonstrować władzom udzielającym koncesji danego Państwa Członkowskiego przed rozpoczęciem swojej działalności zdolność do spełnienia wymagań dotyczących dobrej reputacji, sprawności finansowej, kompetencji zawodowych oraz pokrycia dla odpowiedzialności cywilnej, wymienionych w art. 6 - 9.

2. Dla celów punktu 1 każde z ubiegających się przedsiębiorstw dostarczy wszelkie istotne dla sprawy informacje.

Artykuł 6

Państwa Członkowskie określą warunki, na jakich spełniane będą wymagania dotyczące dobrej reputacji dla zapewnienia, że ubiegające się przedsiębiorstwo lub osoby nim zarządzające:

- nie były skazane za popełnienie przestępstwa kryminalnego, łącznie z przestępstwem o charakterze handlowym,

- nie były uznane za bankrutów,

- nie zostały skazane za poważne wykroczenia w stosunku do szczególnych przepisów prawnych stosujących się do usług transportowych,
- nie zostały skazane za poważne lub wielokrotne niedopełnienia w stosunku do zobowiązań wynikających z prawa socjalnego i prawa pracy, w tym również zobowiązań wynikających z ustawodawstwa w zakresie bezpieczeństwa i zdrowia w pracy.

Artykuł 7

1. Wymagania związane ze sprawnością finansową zostaną spełnione wówczas, gdy ubiegające się przedsiębiorstwo wykaże, iż będzie w stanie wypełnić rzeczywiste i potencjalne zobowiązania oparte na realistycznych założeniach przez okres 12 miesięcy.
2. Dla celów punktu 1 każde przedsiębiorstwo ubiegające się o koncesję poda przynajmniej szczegółowe dane wymienione w części I Załącznika.

Artykuł 8

Wymagania związane z kompetencjami zawodowymi będą spełnione wówczas, gdy:

- a) ubiegające się przedsiębiorstwo kolejowe posiada lub będzie posiadać organizację zarządzającą wyposażoną w wiedzę i/lub doświadczenie niezbędne dla zapewnienia bezpiecznej i rzetelnej opieki i nadzoru nad rodzajem działalności wyszczególnionym w koncesji,
- b) personel przedsiębiorstwa odpowiedzialny za bezpieczeństwo, w szczególności zatrudnieni kierownicy, posiada odpowiednie kwalifikacje w swojej dziedzinie oraz -
- c) personel przedsiębiorstwa, jego tabor kolejowy i system organizacyjny są w stanie zapewnić wysoki poziom bezpieczeństwa w ramach proponowanych usług.

2. Dla celów punktu 1 każde przedsiębiorstwo ubiegające się o koncesję poda przynajmniej szczegółowe dane wymienione w części II Załącznika.
3. Wymagane będzie okazanie odpowiedniego pisemnego zaświadczenia potwierdzającego, że są spełniane wymagania dotyczące kompetencji zawodowych.

Artykuł 9

Przedsiębiorstwo kolejowe będzie odpowiednio ubezpieczone lub w wejdzie w inne równoważne porozumienia dla pokrycia, zgodnie z prawem międzynarodowym i krajowym, odpowiedzialności cywilnej na ewentualność wypadku, zwłaszcza w stosunku do pasażerów, bagażu, przesyłek, poczty i osób trzecich.

CZĘŚĆ III

Ważność koncesji

Artykuł 10

1. Koncesja zachowuje ważność tak długo, jak długo przedsiębiorstwo kolejowe spełnia zobowiązania określone w niniejszej Dyrektywie. Władze udzielające koncesji mogą jednakże wprowadzić obowiązek regularnej kontroli przeprowadzanej przynajmniej co 5 lat.

2. Przepisy szczegółowe określające warunki zawieszenia lub unieważnienia koncesji mogą zostać włączone do samej koncesji.

Artykuł 11

1. Jeśli istnieje poważna wątpliwość, czy przedsiębiorstwo kolejowe, któremu udzielono koncesji, spełnia wymagania niniejszej Dyrektywy, a w szczególności jej art. 5, władze udzielające koncesji mogą w każdym czasie sprawdzić, czy dane przedsiębiorstwo rzeczywiście spełnia te wymagania.

Jeśli władze udzielające koncesji są przekonane, że dane przedsiębiorstwo kolejowe nie jest już w stanie spełniać wymagań niniejszej Dyrektywy, a w szczególności jej art. 5, zawieszają lub unieważniają przyznaną mu koncesję.

2. W przypadku, gdy władze udzielające koncesji Państwa Członkowskiego są przekonane o tym, że zachodzi poważna wątpliwość co do spełniania wymagań niniejszej Dyrektywy przez przedsiębiorstwo kolejowe, któremu koncesję przyznały władze udzielające koncesji innego Państwa Członkowskiego, bezzwłocznie poinformują one właściwe władze udzielające koncesji.

3. Nie zważając na punkt 1, kiedy koncesja została zawieszona lub unieważniona z powodu niestosowania się do wymagań co do sprawności finansowej, władze udzielające koncesji mogą wydać koncesję tymczasową w oczekiwaniu na reorganizację przedsiębiorstwa kolejowego, pod warunkiem, że nie ma zagrożenia dla bezpieczeństwa usług. Koncesja tymczasowa jednakże zachowuje ważność tylko przez sześć miesięcy od daty jej wydania.

4. Jeśli przedsiębiorstwo kolejowe wstrzymało prowadzenie działalności na sześć miesięcy lub też nie rozpoczęło działalności przez sześć miesięcy od dnia wydania koncesji, władze udzielające koncesji mogą podjąć decyzję, że koncesja zostanie przedłożona do zatwierdzenia, a w przeciwnym razie zawieszona.

Przedsiębiorstwo kolejowe może wystąpić o wydłużenie okresu potrzebnego na rozpoczęcie działalności, zwracając uwagę na specyficzny charakter proponowanych przez nie usług.

5. W przypadku zajścia zmian mających wpływ na sytuację prawną przedsiębiorstwa, a szczególnie w przypadku fuzji lub przejęcia przedsiębiorstwa, władze udzielające koncesji mogą podjąć decyzję, że koncesja zostanie ponownie przedłożona do zatwierdzenia. Przedsiębiorstwo kolejowe może kontynuować działalność o ile władze udzielające koncesji nie stwierdzą zagrożenia dla bezpieczeństwa; w przeciwnym przypadku podane zostaną powody wydania odmownej decyzji.

6. Jeśli przedsiębiorstwo kolejowe zamierza znacznie zmienić lub rozszerzyć zakres działalności, jego koncesja zostanie ponownie przedłożona do ponownego zatwierdzenia władzom udzielającym koncesji.

7. Władze udzielające koncesji nie zezwolą na zachowanie koncesji przez przedsiębiorstwo, w stosunku do którego rozpoczęte zostało postępowanie upadłościowe lub temu podobne, jeśli władze te są przekonane, że nie istnieją realistyczne perspektywy zadowalającej restrukturyzacji finansowej przedsiębiorstwa w możliwym do przyjęcia okresie czasu.

8. Jeśli władze udzielające koncesji zawieszają, unieważniają lub wniosą poprawki do koncesji, Państwo Członkowskie natychmiast powiadomi Komisję odpowiednio. Komisja powiadomi niezwłocznie inne Państwa Członkowskie.

Artykuł 12

Oprócz wymagań niniejszej Dyrektywy przedsiębiorstwo kolejowe musi spełniać również wszystkie krajowe przepisy prawne zgodne z prawem Wspólnoty i stosowane w sposób niedyskryminujący, a w szczególności:

- specyficzne wymagania techniczne i operacyjne dla usług kolejowych,
- wymagania bezpieczeństwa w stosunku do personelu, taboru kolejowego oraz wewnętrznej organizacji przedsiębiorstwa,
- przepisów dotyczących zdrowia, bezpieczeństwa, warunków socjalnych oraz praw pracowników i klientów.

Artykuł 13

Przedsiębiorstwo kolejowe będzie szanować porozumienia mające zastosowanie w międzynarodowym transporcie kolejowym, obowiązujące w Państwach Członkowskich, w których prowadzi działalność gospodarczą.

CZĘŚĆ IV

Postanowienia przejściowe

Artykuł 14

Przedsiębiorstwom kolejowym wykonującym usługi kolejowe przysługuje przejściowy okres dwunastu miesięcy od ostatecznej daty transpozycji, o której mowa w art. 16, punkt 2, w celu dostosowania się do wymagań niniejszej Dyrektywy. Okres przejściowy nie obejmuje żadnych postanowień, które mogłyby mieć wpływ na bezpieczeństwo wykonywania usług kolejowych.

CZĘŚĆ V

Postanowienia końcowe

Artykuł 15

1. Tryb przyznawania koncesji zostanie opublikowany przez zainteresowane Państwa Członkowskie, które powiadomią o tym Komisję.
2. Władze udzielające koncesji podejmą decyzję w sprawie złożonego wniosku w jak najkrótszym czasie, ale nie później niż w trzy miesiące po przedłożeniu wszystkich istotnych dla sprawy informacji, zwłaszcza szczegółowych danych wymienionych w Załączniku, przy uwzględnieniu wszelkich dostępnych informacji. Ubiegające się o koncesję przedsiębiorstwo zostanie poinformowane o podjętej przez władze decyzji. Przy decyzji odmownej będą podane jej powody.
3. Państwa Członkowskie podejmą niezbędne działania dla zagwarantowania, aby decyzje władz udzielających koncesji podlegały kontroli sądowej.

Artykuł 16

1. W dwa lata od wprowadzenia w życie niniejszej Dyrektywy Komisja przedstawi Radzie raport o jej wprowadzeniu w życie, łącznie z, jeśli będzie taka konieczność, propozycjami dotyczącymi ciągłości działań Wspólnoty, ze szczególnym uwzględnieniem możliwości rozszerzenia zakresu działania niniejszej Dyrektywy.

2. Państwa Członkowskie przyjmą ustawy, rozporządzenia i przepisy administracyjne niezbędne dla realizacji niniejszej Dyrektywy w ciągu dwóch lat od daty wejścia Dyrektywy w życie. Niezwłocznie powiadomią o tym Komisję.

3. Przepisy uchwalane przez Państwa Członkowskie powinny zawierać odnośniki do niniejszej Dyrektywy albo też powinny im towarzyszyć takie odnośniki w momencie ich oficjalnej publikacji. Metody sporządzania takich odnośników zostaną określone przez Państwa Członkowskie.

Artykuł 17

Niniejsza Dyrektywa wejdzie w życie z dniem jej opublikowania w Dzienniku Urzędowym Wspólnot Europejskich.

Artykuł 18

Niniejsza Dyrektywa odnosi się do Państw Członkowskich.

Sporządzono w Luksemburgu dnia 19 czerwca 1995.

W imieniu Rady

B.PONS
Przewodniczący

ZAŁĄCZNIK

I. Szczegółowe dane, o których mowa w art. 7, punkt 2

1. Sprawność finansowa będzie weryfikowana przy wykorzystaniu rocznych obrachunków przedsiębiorstwa, a w przypadku gdy przedsiębiorstwo nie może przedstawić rocznych obrachunków - na podstawie zestawienia bilansowego. Wymagane jest przedstawienie szczegółowych danych, zwłaszcza w następujących kwestiach:

a) dostępne fundusze, łącznie z saldem rachunku bankowego, zabezpieczone przekroczenie konta i pożyczki;

b) fundusze i aktywa dostępne jako zabezpieczenie;

c) kapitał obrotowy;

d) istotne koszty, łącznie z kosztem zakupu na rachunek pojazdów, ziemi, budynków, instalacji i taboru kolejowego;

e) obciążenia na aktywach przedsiębiorstwa.

2. W szczególności, ubiegające się o koncesję przedsiębiorstwo będzie uznane za niesprawne finansowo, jeśli w wyniku działalności tego przedsiębiorstwa nagromadziły się znaczne zaległości podatkowe lub w dziedzinie ubezpieczeń społecznych.

3. Władze mogą w szczególności zażądać przedstawienia sprawozdania z kontroli oraz odpowiednich dokumentów z banku, powszechnej kasy oszczędnościowej, od księgowego lub kontrolera

rachunkowego. Dokumenty te muszą zawierać informacje dotyczące kwestii omówionych w punkcie 1.

II. Szczegółowe dane, o których mowa w art. 8, punkt 2.

1. Szczegółowe dane dotyczące charakteru i utrzymania taboru kolejowego, zwłaszcza w odniesieniu do norm bezpieczeństwa.

2. Szczegółowe dane dotyczące kwalifikacji personelu odpowiedzialnego za bezpieczeństwo oraz szczegóły związane ze szkoleniem personelu.

**DYREKTYWA 2001/14/WE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY
z 26 lutego 2001 roku
w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej
i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej
oraz świadectw bezpieczeństwa**

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

Mając na względzie Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską, a w szczególności jego artykuł 71,

Mając na względzie propozycję przekazaną z Komisji¹,

Mając na względzie opinię Komitetu Ekonomiczno-Społecznego²,

Mając na względzie opinię Komitetu Regionów³,

Działając zgodnie z procedurą ustanowioną w artykule 251 Traktatu⁴ w świetle jednolitego tekstu zatwierdzonego w dniu 26 listopada 2000 roku przez Komitet Rozjemczy,

Zważywszy, że:

- (1) Większa integracja sektora kolejowego Wspólnoty jest bardzo istotnym elementem sfinalizowania rynku wewnętrznego i zmierzania w kierunku osiągnięcia zrównoważonego rozwoju.
- (2) Dyrektywa Rady 91/440/EWG z 26 lipca 1991 roku w sprawie rozwoju kolei Wspólnoty⁵ przewiduje określone uprawnienia do dostępu w międzynarodowym transporcie kolejowym dla przedsiębiorstw kolejowych i międzynarodowych ugrupowań przedsiębiorstw kolejowych; uprawnienia te oznaczają, że infrastruktura kolejowa może być wykorzystywana przez wielu użytkowników.
- (3) Dyrektywa Rady 95/19/WE z 19 czerwca 1995 roku w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za infrastrukturę⁶ podaje szerokie ogólne ramy dotyczące alokacji zdolności przepustowej.

¹ OJ C 312, 20.10.1998 r., s. 10 oraz OJ C 116 E, 26.04.2000 r., s. 40.

² OJ C 209, 22.07.1999 r., s. 22.

³ OJ C 57, 29.02.2000 r., s. 40.

⁴ Opinia Parlamentu Europejskiego z 10 marca 1999 roku (OJ C 175, 21.06.1999 r., s.120), potwierdzona w dniu 27 października 1999 roku (OJ C 154, 5.06.2000 r., s. 22), Wspólne Stanowisko Rady z 28 marca 2000 roku (OJ 178, 27.06.2000 r., s. 28) i Decyzja Parlamentu Europejskiego z 5 lipca 2000 r. (jeszcze nie opublikowana w Dzienniku Urzędowym), Decyzja Parlamentu Europejskiego z 11 lutego 2001 roku i Decyzja Rady z 20 grudnia 2000 roku.

⁵ OJ L 237, 24.08.1991 r., s. 25. Dyrektywa według zmian wprowadzonych Dyrektywą 2001/12/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (zobacz strona 1 niniejszego Dziennika Urzędowego).

⁶ OJ L 143, 27.06.1995 r., s. 75.

- (4) Dyrektywy te nie zapewniały znacznego zróżnicowania struktury i poziomu opłat za infrastrukturę kolejową oraz formy i czasu trwania procesów alokacji zdolności przepustowej.
- (5) Aby zapewnić przejrzystość i wolny od dyskryminacji dostęp dla wszystkich przedsiębiorstw kolejowych do infrastruktury kolejowej, wszystkie konieczne informacje wymagane przy wykorzystywaniu uprawnień do dostępu mają zostać opublikowane w sprawozdaniu o stanie sieci.
- (6) Wynikiem funkcjonowania właściwego systemu przedzielania zdolności przepustowej, w połączeniu z działalnością konkurencyjnych operatorów, będzie lepsza równowaga między gałęziami transportu.
- (7) Zachęcanie do optymalnego wykorzystania infrastruktury kolejowej doprowadzi do zmniejszenia kosztów transportu dla społeczeństwa.
- (8) Efektywny sektor towarowy, zwłaszcza przewozów transgranicznych, wymaga działań na rzecz otwarcia rynku.
- (9) Państwa Członkowskie powinny mieć możliwość zezwalania na zakupy przewozów kolejowych, aby wejść bezpośrednio w proces alokacji zdolności przepustowej.
- (10) Ożywienie kolei europejskich za pomocą rozszerzonego dostępu dla międzynarodowych przewozów towarowych na Transeuropejskiej Kolejowej Sieci Towarowej (TERFN) wymaga uczciwej konkurencji międzygałęziowej między transportem kolejowym i transportem drogowym, szczególnie w drodze właściwego uwzględnienia różnych skutków zewnętrznych; w rezultacie funkcjonowania odpowiednich systemów pobierania opłat za infrastrukturę kolejową w połączeniu z odpowiednimi systemami pobierania opłat za pozostałe rodzaje infrastruktury transportowej i przy działalności konkurencyjnych operatorów, uzyskana zostanie optymalna równowaga między różnymi gałęziami transportu.
- (11) Systemy pobierania opłat i alokacji zdolności przepustowej powinny pozwalać na równy i niedyskryminujący dostęp dla wszystkich przedsiębiorstw i dążyć do możliwie jak najpełniejszego zaspokojenia potrzeb wszystkich użytkowników i rodzajów przewozów w sposób sprawiedliwy i niedyskryminujący.
- (12) W ogólnych ramach podanych przez Państwa Członkowskie systemy pobierania opłat i alokacji zdolności przepustowej powinny zachęcać zarządców infrastruktury kolejowej do optymalizacji wykorzystania należącej do nich infrastruktury.
- (13) Przedsiębiorstwa kolejowe powinny odbierać jasne i spójne sygnały przesyłane z systemów alokacji zdolności przepustowej, które prowadzą ich do podejmowania racjonalnych decyzji.

- (14) Aby uwzględnić potrzeby obecnych lub potencjalnych użytkowników zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej - w celu zaplanowania działalności gospodarczej - oraz potrzeby klientów i funduszo dawców jest ważne, żeby zarządca infrastruktury zapewniał alokację zdolności przepustowej infrastruktury w sposób, który odzwierciedla potrzebę utrzymania i poprawy poziomów niezawodności przewozów.
- (15) Dla przedsiębiorstw kolejowych i zarządców infrastruktury pożądane jest, żeby stwarzano im zachęty do minimalizowania zakłóceń i poprawy wyników funkcjonowania sieci.
- (16) Systemy pobierania opłat i alokacji zdolności przepustowej powinny pozwalać na uczciwą konkurencję przy wykonywaniu przewozów kolejowych.
- (17) Zwrócenie uwagi na wymogi działalności gospodarczej jest ważne zarówno dla wnioskodawców jak i zarządcy infrastruktury.
- (18) Maksymalizacja możliwej do uzyskania elastyczności jest istotna dla zarządców infrastruktury, jeśli chodzi o alokację zdolności przepustowej infrastruktury, ale musi to iść w parze z zaspokajaniem racjonalnych zamówień składanych przez wnioskodawcę.
- (19) Proces alokacji zdolności przepustowej musi zapobiegać narzucaniu nieuprawnionych ograniczeń na zamówienia zgłoszone przez pozostałych przedsiębiorstw, poprzez ingerowanie lub zamiar ingerencji w uprawnienia do użytkowania infrastruktury w celu rozwijaniu ich działalności gospodarczej.
- (20) Jest pożądane przyznanie zarządcom infrastruktury pewnego stopnia elastyczności, aby umożliwić im osiągnięcie bardziej efektywnego wykorzystania sieci infrastruktury.
- (21) Systemy alokacji infrastruktury i pobierania opłat mogą wymagać wzięcia pod uwagę tego, że różne części składowe kolejowej sieci infrastruktury mogły być zaprojektowane z myślą o różnych głównych użytkownikach.
- (22) Wymagania dla przewozów pasażerskich mogą często kolidować z wymaganiami dla przewozów towarowych; wynikiem wymagań dla przewozów pasażerskich może być sieć, która jest bardziej kosztowna do wybudowania i utrzymania niż taka, która jest przeznaczona wyłącznie do przewozu towarów; zwiększone zróżnicowanie prędkości między taborem towarowym a pasażerskim może prowadzić do zaostrzenia się konfliktów między tymi dwoma rodzajami ruchu.
- (23) Różni użytkownicy i rodzaje użytkowników będą często oddziaływać w różny sposób na zdolność przepustową infrastruktury, a zgłoszone potrzeby na różne przewozy wymagają odpowiedniego zbilansowania.
- (24) Przewozy wykonywane w ramach kontraktu dla organu władzy państwowej mogą wymagać specjalnych zasad, aby zapewnić ich atrakcyjność dla użytkowników.

- (25) Systemy pobierania opłat i alokacji zdolności przepustowej infrastruktury muszą uwzględnić skutki coraz pełniejszego wykorzystania zdolności przepustowej infrastruktury i w końcu powstania jej niedoboru.
- (26) Różne ramy czasowe planowania rodzajów ruchu oznaczają, że jest pożądane zapewnienie realizacji tych zamówień zdolności przepustowej infrastruktury, które zostały złożone po zakończeniu procesu opracowania rozkładu jazdy.
- (27) Wykorzystanie informatyki może zwiększyć prędkość i zdolność reagowania procesu opracowania rozkładu jazdy oraz poprawić potencjalną zdolność wnioskodawców do składania ofert nabycia zdolności przepustowej infrastruktury, jak również poprawić potencjalną zdolność do ustalania tras pociągów, które przejeżdżają więcej niż jedną sieć zarządcy infrastruktury.
- (28) Aby zapewnić optymalny wynik przedsiębiorstw kolejowych, pożądane jest wymaganie sprawdzania wykorzystania zdolności przepustowej infrastruktury wtedy, gdy koordynacja zamówień zdolności przepustowej jest wymagana w celu zaspokojenia potrzeb użytkowników.
- (29) Wobec pozycji monopolistycznej zarządców infrastruktury, pożądane jest wymaganie sprawdzania dostępnej zdolności przepustowej infrastruktury oraz metody jej zwiększania wtedy, gdy proces alokacji zdolności przepustowej nie jest w stanie zaspokoić potrzeb wynikających z potrzeb złożonych przez użytkowników.
- (30) Brak informacji na temat wniosków w sprawie przydziału zdolności przepustowej złożonych przez pozostałe przedsiębiorstwa kolejowe, jak również na temat ograniczeń w ramach systemu, może sprawić trudności przedsiębiorstwom kolejowym w dążeniu do optymalizacji składanych przez nie zamówień zdolności przepustowej infrastruktury.
- (31) Jest ważne zapewnienie lepszej koordynacji systemów alokacji tak, żeby spowodować poprawę atrakcyjności kolei dla przewozów korzystających z sieci więcej niż jednego zarządcy infrastruktury, szczególnie w ruchu międzynarodowym.
- (32) Jest ważne, aby minimalizować wypaczenia konkurencji, które mogą powstać albo między infrastrukturami kolejowymi, albo między gałęziami transportu z powodu znacznych różnic w zasadach pobierania opłat.
- (33) Jest pożądane, żeby określić te części składowe usług dotyczących infrastruktury, które mają zasadnicze znaczenie dla zapewnienia operatorowi świadczenia danej usługi i które powinny być zapewnione w zamian za minimalne opłaty za dostęp.
- (34) Inwestowanie w infrastrukturę kolejową jest pożądane, a systemy pobierania opłat za infrastrukturę powinny stwarzać zachęty dla zarządców infrastruktury do prowadzenia odpowiednich inwestycji, jeżeli są one atrakcyjne ekonomicznie.

- (35) Każdy system pobierania opłat będzie wysyłać sygnały ekonomiczne do użytkowników. Jest ważne, żeby te sygnały dla przedsiębiorstw kolejowych były spójne i prowadziły je do podejmowania racjonalnych decyzji.
- (36) Aby umożliwić ustanowienie właściwych i uczciwych wielkości opłat za infrastrukturę, zarządcy infrastruktury muszą rejestrować i ustalać wycenę swojego majątku oraz opracować jasne przedstawienie współczynników kosztowych eksploatacji infrastruktury.
- (37) Jest pożądane zapewnienie uwzględnienia kosztów zewnętrznych przy podejmowaniu decyzji transportowych.
- (38) Jest ważne zapewnienie, żeby opłaty za przewozy międzynarodowe były takie, żeby pozwalały na zaspokojenie potrzeb rynku; w rezultacie - pobieranie opłat za infrastrukturę powinno być ustalone po koszcie, który jest bezpośrednio ponoszony w wyniku prowadzenia przewozów pociągami.
- (39) Ogólna wielkość odzysku kosztów w drodze opłat za infrastrukturę wpływa na wielkość udziału państwa; Państwa Członkowskie mogą wymagać różnej wielkości ogólnego odzysku kosztów w drodze opłat, w tym podwyżek lub stopy zwrotu, którą rynek może wytrzymać, a zbilansowanie odzysku kosztów - w skali konkurencyjności międzygałęziowej przewozów towarowych.
- (40) Określona infrastruktura transportowa stanowi naturalny monopol. Dlatego jest konieczne stwarzanie zarządcom infrastruktury zachęt do zmniejszenia kosztów i efektywnego zarządzania infrastrukturą pozostającą w ich dyspozycji.
- (41) Należy uwzględnić to, że przez bardzo wiele lat wielkość inwestowania w infrastrukturę i technikę uniemożliwiała stworzenie warunków dla jakiegokolwiek rzeczywistego rozwoju transportu kolejowego. Dlatego, na tym tle, jest wskazane dokonanie odpowiedniego podniesienia standardu, w szczególności w kontekście utworzenia Transeuropejskiej Kolejowej Sieci Towarowej (TERFN) przez zastosowanie *między innymi* dostępnych instrumentów Wspólnoty, przy zachowaniu już ustalonych priorytetów.
- (42) Ulgi, które są udzielane przedsiębiorstwom kolejowym muszą odnosić się do faktycznie osiągniętych oszczędności kosztów administracyjnych; ulgi mogą być także stosowane, aby promować efektywne wykorzystanie infrastruktury.
- (43) Jest pożądane, żeby przedsiębiorstwom kolejowym i zarządcy infrastruktury stwarzano zachęty do minimalizacji występowania zakłóceń na sieci.
- (44) Alokacja zdolności przepustowej jest związana z pewnym kosztem dla zarządcy infrastruktury, za który powinno się wymagać zapłaty.
- (45) Niezbędne są środki zapewniające, żeby od wszystkich przedsiębiorstw kolejowych koncesjonowanych - zgodnie z prawem Wspólnoty - wymagano posiadania odpowiedniego świadectwa bezpieczeństwa, zanim rozpoczną prowadzić swoją działalność na terytorium Państwa Członkowskiego; przyznanie świadectw bezpieczeństwa musi być zgodne z prawem Wspólnoty.

- (46) Efektywne zarządzanie oraz sprawiedliwe i niedyskryminujące wykorzystanie infrastruktury kolejowej wymagają powołania organu kontrolnego (regulatora), który ocenia stosowanie tych zasad Wspólnoty i który działa jako organ odwoławczy, jednak z możliwością rewizji sądowej jego orzeczenia.
- (47) Specjalne środki są wymagane, aby uwzględnić szczególne położenie geopolityczne i geograficzne określonych Państw Członkowskich, jak również specyficzną organizację sektora kolejowego w różnych Państwach Członkowskich, zapewniając jednak integralność rynku wewnętrznego.
- (48) Środki konieczne do wdrożenia niniejszej Dyrektywy powinny zostać przyjęte zgodnie z Decyzją Rady 1999/468/WE z 28 czerwca 1999 roku ustanawiającą procedury korzystania z uprawnień wdrożeniowych nadanych Komisji⁷.
- (49) Zgodnie z zasadami subsydiarności (pomocniczości) i proporcjonalności, jak podano w artykule 5 Traktatu, cele niniejszej Dyrektywy, a mianowicie koordynowanie ustaleń w Państwach Członkowskich regulujących alokację zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej oraz opłat pobieranych za jej użytkowanie, jak również wydawanie świadectw bezpieczeństwa, nie mogą być osiągnięte w sposób wystarczający przez Państwa Członkowskie ze względu na potrzebę zapewnienia sprawiedliwych i niedyskryminujących warunków dostępu do infrastruktury, jak również wzięcia pod uwagę oczywistej międzynarodowej skali związanej z eksploatacją znaczących elementów sieci kolejowych i dlatego mogą być - z powodu potrzeby skoordynowanych działań wielonarodowych - lepiej osiągnięte przez Wspólnotę. Niniejsza Dyrektywa nie wykracza poza to, co jest konieczne, do osiągnięcia tych celów.
- (50) Rozporządzenie Rady (EWG) nr 2830/77 z 12 grudnia 1977 roku w sprawie środków koniecznych do osiągnięcia porównywalności między systemami księgowości i rocznych zestawień rachunkowych przedsiębiorstw kolejowych⁸, Rozporządzenie Rady (EWG) nr 2183/78 z 19 września 1978 roku ustanawiające jednolite zasady kalkulacji kosztów dla przedsiębiorstw kolejowych⁹, Decyzja Rady 82/529/EWG z 19 lipca 1982 roku w sprawie ustalenia stawek za międzynarodowy przewóz towarów koleją¹⁰, Decyzja Rady 83/418/EWG z 25 lipca 1983 roku w sprawie niezależności handlowej kolei i zarządzania ich międzynarodowymi przewozami pasażerskimi i bagażowymi¹¹ oraz Dyrektywa 95/19/WE są zastępowane przez niniejszą Dyrektywę i dlatego powinny zostać uchylone.

PRZYJĘŁY NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

⁷ OJ L 184, 17.07.1999 r., s. 23.

⁸ OJ L 334, 24.12.1977 r., s. 13. Rozporządzenie według ostatniej zmiany Ustawy Akcesyjnej z 1994 r.

⁹ OJ L 258, 21.09.1978 r., s. 1. Rozporządzenie według ostatniej zmiany Ustawy Akcesyjnej z 1994 r.

¹⁰ OJ L 234, 9.08.1982 r., s. 5. Rozporządzenie według ostatniej zmiany Ustawy Akcesyjnej z 1994 r.

¹¹ OJ L 237, 26.08.1983 r., s. 32. Rozporządzenie według ostatniej zmiany Ustawy Akcesyjnej z 1994 r.

ROZDZIAŁ I

POSTANOWIENIA WSTĘPNE

*Artykuł 1***Zakres**

1. Niniejsza Dyrektywa dotyczy zasad i procedur, które mają być stosowane w odniesieniu do ustalania i pobierania opłat za infrastrukturę kolejową i alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej.

Państwa Członkowskie zapewnią, żeby systemy pobierania opłat i alokacji zdolności przepustowej dla infrastruktury kolejowej spełniały zasady ustalone w niniejszej Dyrektywie i w ten sposób umożliwią zarządcy infrastruktury wprowadzenie do obrotu rynkowego i uzyskanie optimum efektywnego wykorzystania dostępnej zdolności przepustowej infrastruktury.

2. Niniejsza Dyrektywa ma zastosowanie w stosunku do użytkowania infrastruktury kolejowej w kolejowych przewozach krajowych i międzynarodowych.

3. Państwa Członkowskie mogą wykluczyć z zakresu niniejszej Dyrektywy:

- a) wydzielone sieci lokalne i regionalne do przewozu pasażerów po infrastrukturze kolejowej;
 - b) sieci przeznaczone tylko do prowadzenia miejskich i podmiejskich przewozów pasażerskich;
 - c) sieci regionalne, które są użytkowane wyłącznie do regionalnych przewozów towarowych przez przedsiębiorstwo kolejowe, które nie jest objęte zakresem Dyrektywy 91/440/EWG, dokąd o zdolność przepustową na tej sieci nie wystąpi inny wnioskodawca.
 - d) infrastrukturę kolejową będącą własnością prywatną, która jest do wyłącznego użytku właściciela tej infrastruktury w celu wykonywania jego własnych przewozów towarowych.
4. Wykonywanie transportu w formie przewozów wahadłowych dla przewozów drogowych przez Tunel pod Kanałem La Manche (Channel Tunnel) jest wyłączone z zakresu niniejszej Dyrektywy.

*Artykuł 2***Definicje**

Do celów niniejszej Dyrektywy:

- a) „alokacja” oznacza przydzielenie zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej przez zarządcę infrastruktury;
- b) „wnioskodawca” oznacza koncesjonowane przedsiębiorstwo kolejowe i/lub międzynarodowe ugrupowanie przedsiębiorstw kolejowych oraz - w Państwach Członkowskich, które przewidują taką możliwość – osoby i/lub podmioty prawne pełniące służbę publiczną lub mające interes handlowy w nabywaniu zdolności przepustowej infrastruktury, takie jak organy władzy państwowej w myśli Rozporządzenia (EWG) nr 1191/69¹² oraz nadawcy, spedytorzy towarowi i operatorzy transportu kombinowanego w celu wykonywania przewozów kolejowych na ich odpowiednich terytoriach;
- c) „przepełniona infrastruktura” oznacza odcinek infrastruktury, dla którego popyt na zdolność przepustową infrastruktury nie może być w pełni zaspokojony w określonych okresach, nawet po dokonaniu koordynacji różnych zamówień zdolności przepustowej;
- d) „plan powiększenia zdolności przepustowej” oznacza środek lub serię środków z kalendarzem ich wdrożenia, które są proponowane w celu złagodzenia ograniczeń prowadzących do zgłaszania danego odcinka infrastruktury jako „przepełnionej infrastruktury”;
- e) „koordynacja” oznacza proces, za pomocą którego organ alokujący i wnioskodawcy będą próbowali rozwiązać sytuację, w której występują kolidujące ze sobą zamówienia zdolności przepustowej;
- f) „umowa ramowa” oznacza prawnie wiążącą umowę ogólną na podstawie prawa publicznego lub prywatnego, ustalającą prawa i obowiązki wnioskodawcy i zarządcy infrastruktury lub organu alokującego w stosunku do zdolności przepustowej, która ma zostać przydzielona oraz opłat, które mają zostać pobrane w czasie dłuższym niż jeden okres obowiązywania rozkładu jazdy;
- g) „zdolność przepustowa infrastruktury” oznacza potencjał do układania rozkładu jazdy zamówionych tras pociągów dla danego elementu infrastruktury w pewnym okresie.
- h) „zarządca infrastruktury” oznacza każdy organ lub przedsiębiorstwo, który jest odpowiedzialny w szczególności za założenie i utrzymywanie infrastruktury kolejowej. Może to również obejmować zarządzanie systemami sterowania i bezpieczeństwa infrastruktury. Funkcje zarządcy infrastruktury na sieci lub części sieci mogą być przydzielane różnym organom lub przedsiębiorstwom;
- i) „sieć” oznacza całość infrastruktury kolejowej będącej własnością i/lub zarządzanej przez zarządcę infrastruktury;

¹² Rozporządzenie Rady (EWG) nr 1191/69 z dnia 26 czerwca 1969 roku w sprawie działań podejmowanych przez Państwa Członkowskie dotyczących zobowiązań właściwych dla koncepcji służby publicznej w transporcie kolejowym, drogowym i żegludze śródlądowej (OJ L 256, 28.06.1969 r., s. 1). Rozporządzenie według ostatniej zmiany Rozporządzeniem (WE) nr 1893/91 (OJ L 169, 29.06.1991 r., s. 1).

- j) „sprawozdanie o stanie sieci” oznacza sprawozdanie, które podaje szczegółowo ogólne zasady, ostateczne terminy, procedury i kryteria dotyczące systemów pobierania opłat i alokacji zdolności przepustowej. Będzie również zawierać takie informacje, jakie są wymagane, aby umożliwić złożenie wniosku (zamówienia) w sprawie zdolności przepustowej infrastruktury;
- k) „przedsiębiorstwo kolejowe” oznacza każde przedsiębiorstwo publiczne lub prywatne, koncesjonowane zgodnie ze stosowanym ustawodawstwem Wspólnoty, którego działalność podstawowa polega na świadczeniu usług w przewozie towarów i/lub pasażerów koleją przy wymaganiu, że to przedsiębiorstwo musi zapewnić trakcję; obejmuje to także przedsiębiorstwa, które zajmują się tylko zapewnianiem trakcji;
- l) „trasa pociągu” oznacza zdolność przepustową infrastruktury potrzebną do prowadzenia pociągu między dwoma punktami w określonym przedziale czasowym;
- m) „obowiązujący rozkład jazdy” oznacza dane określające wszystkie planowe przemieszczenia pociągów i taboru, które będą miały miejsce na danej infrastrukturze w ciągu okresu, w którym on obowiązuje;

Artykuł 3

Sprawozdanie o stanie sieci

1. Zarządca infrastruktury będzie, po skonsultowaniu z zainteresowanymi stronami, opracowywać i publikować sprawozdanie o stanie sieci, możliwe do uzyskania po uiszczeniu pewnej opłaty, która nie może przewyższyć kosztu opublikowania tego sprawozdania.
2. Sprawozdanie o stanie sieci będzie podawać charakterystykę infrastruktury, która jest dostępna dla przedsiębiorstw kolejowych. Będzie zawierać informacje podające warunki dostępu do danej infrastruktury kolejowej. Treść sprawozdania o stanie sieci jest zamieszczona w Aneksie I.
3. Sprawozdania o stanie sieci będzie aktualizowane i zmieniane w razie konieczności.
4. Sprawozdanie o stanie sieci będzie publikowane nie mniej niż na cztery miesiące z góry przed ostatecznym terminem składania zamówień na zdolność przepustową infrastruktury.

ROZDZIAŁ II

OPŁATY ZA INFRASTRUKTURĘ

*Artykuł 4***Ustalanie, wyznaczanie i zbieranie opłat**

1. Państwa Członkowskie ustalą ogólne ramy pobierania opłat, respektując jednak niezależność zarządzania ustanowioną w artykule 4 Dyrektywy 91/440/EWG.

W przedmiocie wspomnianego warunku niezależności zarządzania, Państwa Członkowskie ustalą także specjalne zasady pobierania opłat lub przekażą takie uprawnienia zarządcy infrastruktury. Wyznaczenie opłaty za użytkowanie infrastruktury i zbieranie tej opłaty będzie wykonywane przez zarządcę infrastruktury.

2. Jeżeli zarządca infrastruktury w swej formie prawnej, organizacji lub funkcjach podejmowania decyzji nie jest niezależny od któregośkolwiek przedsiębiorstwa kolejowego, funkcje te – opisane w niniejszym rozdziale, inne niż zbieranie opłat – będą wykonywane przez organ pobierający opłaty, który jest niezależny w swej formie prawnej, organizacji i podejmowaniu decyzji od każdego przedsiębiorstwa kolejowego.

3. Zarządcy infrastruktury będą współpracowali, aby osiągnąć efektywne prowadzenie przewozów pociągami, które przejeżdżają przez więcej niż jedną sieć infrastruktury. W szczególności będą oni dążyć do zagwarantowania optymalnej konkurencyjności międzynarodowych kolejowych przewozów towarowych i zapewnienia efektywnego wykorzystania Transeuropejskiej Kolejowej Sieci Towarowej (TERFN). Mogą oni założyć takie wspólne organizacje, jakie są odpowiednie do umożliwienia realizacji tych zadań. Wszelka współpraca lub wspólna organizacja będzie ograniczona przez zasady podane w niniejszej Dyrektywie.

4. Z wyjątkiem przypadków, gdy przyjęte są szczególne ustalenia zgodnie z artykułem 8(2), zarządcy infrastruktury zapewnią, żeby stosowany system pobierania opłat był oparty na takich samych zasadach na ich całej sieci.

5. Zarządcy infrastruktury zapewnią, żeby wynikiem stosowania systemu pobierania opłat były równoważne i niedyskryminujące opłaty dla różnych przedsiębiorstw kolejowych, które wykonują przewozy o ekwiwalentnym charakterze na podobnej części rynku i żeby faktycznie stosowane opłaty stosowały się do zasad ustalonych w sprawozdaniu o stanie sieci.

6. Zarządca infrastruktury lub organ pobierający opłaty będzie przestrzegać poufności handlowej informacji dostarczanych mu przez wnioskodawców.

Artykuł 5

Usługi

1. Przedsiębiorstwa kolejowe będą, na niedyskryminujących zasadach, uprawnione do minimalnego pakietu dostępu i dostępu do torów w celu obsługi urządzeń, które są opisane w Aneksie II. Podaż usług, o których mowa w Aneksie II, punkt 2 będzie zapewniona w niedyskryminujący sposób, a zamówienia składane przez przedsiębiorstwa kolejowe mogą być odrzucone tylko wówczas, gdy istnieją inne realne warianty zgodne z warunkami rynku. Jeżeli te usługi nie są oferowane przez jednego zarządcę infrastruktury, podmiot zapewniający „główną infrastrukturę” przeprowadzi wszystkie racjonalnie możliwe starania, aby ułatwić świadczenie tych usług.
2. Jeżeli zarządca infrastruktury oferuje jakikolwiek zakres usług opisanych w Aneksie II, punkt 3 jako usługi dodatkowe, będzie świadczył na żądanie przedsiębiorstwa kolejowego.
3. Przedsiębiorstwa kolejowe mogą zażądać większego zakresu usług pomocniczych, o których mowa w Aneksie II, punkt 4 od zarządcy infrastruktury i od innych dostawców tych usług. Zarządca infrastruktury nie jest zobowiązany do świadczenia tych usług.

Artykuł 6

Koszty i zestawienie rachunkowe infrastruktury

1. Państwa Członkowskie ustalą warunki - w tym wpłat zaliczkowych, jeśli taki krok jest właściwy - do zapewnienia tego, że - w normalnych warunkach działalności gospodarczej i w stosownym czasie - zestawienie rachunkowe zarządcy infrastruktury będą przynajmniej bilansować: z jednej strony dochody z opłat za infrastrukturę, nadwyżki z innych rodzajów działalności handlowej oraz finansowanie przez Państwo, a z drugiej strony wydatki na infrastrukturę.

Bez szkody dla realizacji ewentualnego długofalowego celu, jakim jest pokrycie przez użytkownika kosztów infrastruktury we wszystkich gałęziach transportu na podstawie uczciwej, niedyskryminującej konkurencji między różnymi gałęziami - jeżeli transport kolejowy jest w stanie konkurować z pozostałymi gałęziami transportu w ogólnych ramach pobierania opłat zgodnie z artykułami 7 i 8 - Kraj Członkowski może wymagać od zarządcy infrastruktury zbilansowania zestawienia rachunkowego bez finansowania ze strony Państwa.

2. Zarządcy infrastruktury będą mieli, przy poświęceniu należytej uwagi bezpieczeństwu oraz utrzymaniu i poprawianiu jakości usług w zakresie infrastruktury, stwarzane zachęty do zmniejszania kosztów zapewniania infrastruktury i wielkości opłat za dostęp.

3. Państwa Członkowskie zapewnią, żeby stwarzanie zachęt, wspomniane w punkcie 2, było prowadzone - albo w drodze uzgodnienia kontraktowego między kompetentnym organem władzy a zarządcą infrastruktury, obejmującego okres nie krótszy niż trzy lata, który przewiduje finansowanie Państwa - albo w drodze ustalenia stosownych środków kontrolnych z odpowiednimi pełnomocnictwami.

4. Jeżeli jest uzgodnienie kontraktowe, warunki tego kontraktu i uzgodniona struktura wpłat - w celu zapewnienia finansowania zarządcy infrastruktury - będzie uzgodniona z góry, żeby objąć cały okres kontraktu.

5. Metoda rozliczenia kosztów zostanie ustalona. Państwa Członkowskie mogą wymagać uprzedniego zatwierdzenia w tej sprawie. Metoda ta powinna być od czasu do czasu uaktualniana stosownie do najlepszej praktyki międzynarodowej.

Artykuł 7

Zasady pobierania opłat

1. Opłaty za użytkowanie infrastruktury kolejowej będą wpłacane zarządcy infrastruktury i wykorzystywane do finansowania jego działalności gospodarczej.

2. Państwa Członkowskie mogą wymagać od zarządcy infrastruktury dostarczenia wszystkich koniecznych informacji na temat nałożonych opłat. Zarządca infrastruktury musi w związku z tym być w stanie uzasadnić, że opłaty za infrastrukturę, na które faktycznie wystawiono faktury każdemu operatorowi - zgodnie z artykułami 4-12 - stosują się do metodologii, zasad, a jeśli to ma zastosowanie, tabel ustalonych w sprawozdaniu o stanie sieci.

3. Z zastrzeżeniem punktów 4-5 lub artykułu 8, opłaty za minimalny pakiet dostępu i dostęp do torów w celu obsługi urządzeń zostaną ustalone po koszcie, który jest bezpośrednio ponoszony jako rezultat wykonywania przewozów pociągami.

4. Opłata za infrastrukturę może zawierać pewną opłatę, która odzwierciedla niedobór zdolności przepustowej możliwego do wskazania segmentu infrastruktury w czasie okresów przepelnienia (tj. powstawania zatorów).

5. Opłata za infrastrukturę może być zmieniona, aby uwzględnić koszty skutków dla środowiska spowodowane przez prowadzenie ruchu pociągów. Taka zmiana zostanie zróżnicowana w powiązaniu z wielkością spowodowanego skutku.

Pobieranie opłaty za koszty środowiska, których wynikiem jest wzrost ogólnej wielkości przychodów przysługujących zarządcy infrastruktury, będzie dozwolone tylko wtedy, jeżeli takie pobieranie opłaty jest stosowane na poziomie porównywalnym z konkurencyjnymi gałęziami transportu.

6. Aby uniknąć niepożądanych, nieproporcjonalnych przepływów, opłaty - o których mowa w punktach 3, 4 i 5 - mogą być uśredniane w stosunku do racjonalnego zasięgu przewozów pociągami i czasu. Jednakże, względna wielkość opłat za infrastrukturę będzie związana z kosztami, które można przypisać danym przewozom.

7. Podaż usług - o których mowa w Aneksie II, punkt 2 - nie będzie objęta tym artykułem. Z zastrzeżeniem powyższego, w ustalaniu cen za usługi podane w Aneksie II, punkt 2 będzie uwzględniana sytuacja konkurencyjna transportu kolejowego.
8. Jeżeli usługi - o których mowa w Aneksie II, punkt 3 i 4 - jako usługi dodatkowe i pomocnicze są oferowane tylko przez jednego dostawcę, nałożona opłata za taka usługę będzie związana z kosztem jej świadczenia, obliczonym na podstawie rzeczywistej wielkości wykorzystania.
9. Opłaty mogą być pobierane za wykorzystaną zdolność przepustową z przeznaczeniem na utrzymanie infrastruktury. Takie opłaty nie będą przekraczały straty w przychodach netto zarządcy infrastruktury spowodowanej przez utrzymanie.

Artykuł 8

Wyjątki od zasad pobierania opłat

1. W celu uzyskania pełnego odzysku kosztów poniesionych przez zarządcę infrastruktury, dane Państwo Członkowskie może - jeżeli rynek może to wytrzymać - dokonywać podwyżek na podstawie efektywnych, przejrzystych i niedyskryminujących zasad, gwarantując jednak optymalną konkurencyjność, zwłaszcza w międzynarodowych kolejowych przewozach towarowych. System pobierania opłat będzie respektować osiągnięte wzrosty produktywności przez przedsiębiorstwa kolejowe.

Poziom opłat nie może jednak wykluczać użytkowania infrastruktury przez segmenty rynku, które mogą zapłacić przynajmniej koszty ponoszone bezpośrednio w wyniku prowadzenia przewozów kolejowych, powiększone o pewną stopę zwrotu, którą rynek może wytrzymać.

2. Dla specjalnych projektów inwestycyjnych w przyszłości lub tych, które zostały zakończone nie więcej niż 15 lat przed wejściem w życie niniejszej Dyrektywy, zarządca infrastruktury może ustalić lub nadal ustalać wyższe opłaty - na podstawie długookresowych kosztów takich projektów - jeżeli podnoszą one efektywność i/lub efektywność kosztową (wydajność), a w inny sposób nie mogłyby być lub nie zostałyby uwzględnione. Taka umowa o pobieraniu opłat może także zawierać porozumienia w sprawie ponoszenia różnych rodzajów ryzyka związanego z nowymi inwestycjami.

3. Aby zapobiec dyskryminacji zapewni się, żeby wszelkie dane średnie i krańcowe opłaty zarządcy infrastruktury za ekwiwalentne użytkowanie jego infrastruktury były porównywalne i żeby porównywalne usługi w tym samym segmencie rynku podlegały takim samym opłatom. Zarządca infrastruktury przedstawi w sprawozdaniu o stanie sieci, że system pobierania opłat spełnia te wymagania w takim stopniu, w jakim to może być dokonane bez ujawnienia poufnych informacji dotyczących działalności gospodarczej.

4. Jeżeli zarządca infrastruktury zamierza zmienić istotne elementy systemu pobierania opłat, o których mowa w punkcie 1, musi je podać do publicznej wiadomości przynajmniej na trzy miesiące z góry.

Artykuł 9

Ulgi

1. Z zastrzeżeniem artykułów 81, 82, 86 i 87 Traktatu i pomimo artykułu 7(3) niniejszej Dyrektywy, wszelkie ulgi w stosunku do opłat pobieranych od przedsiębiorstwa kolejowe przez zarządcę infrastruktury za każdą usługę będą stosować się do kryteriów podanych w niniejszym artykule.
2. Z wyjątkiem punktu 3, ulgi będą ograniczone do faktycznych oszczędności na kosztach administracyjnych dla zarządcy infrastruktury. W wyznaczaniu wielkości ulgi nie można uwzględniać oszczędności kosztów, które już zostały internalizowane (tj. włączone do rachunku kosztów wewnętrznych) w pobieranej opłacie.
3. Zarządcy infrastruktury mogą wprowadzić systemy dostępne dla wszystkich użytkowników infrastruktury, dla określonych potoków ruchu, udzielając ograniczonych w czasie ulg, aby zachęcić do rozwijania nowych usług kolejowych lub ulgi zachęcające do korzystania z linii o znacznym stopniu niepełnego wykorzystania.
4. Ulgi mogą dotyczyć tylko opłat pobieranych za określony odcinek infrastruktury.
5. Podobne systemy ulg będą stosowane dla podobnych usług.

Artykuł 10

Systemy rekompensat za niezapłacone koszty środowiska, wypadków i infrastruktury

1. Państwa Członkowskie mogą wprowadzić na czas określony system rekompensat przy użytkowaniu infrastruktury za możliwe do wykazania niezapłacone koszty środowiska, wypadków i infrastruktury konkurencyjnych gałęzi transportu, w takiej wielkości, w jakiej te koszty przekraczają równoważne koszty kolei.
2. Jeżeli dany operator otrzymujący rekompensatę korzysta z prawa wyłączności, to tej rekompensacie muszą towarzyszyć porównywalne korzyści dla użytkowników.
3. Wykorzystana metodologia i wykonane obliczenia muszą być podane do wiadomości publicznej. W szczególności będzie możliwe pokazanie określonych przypadków nieobciążenia kosztami konkurującej infrastruktury transportowej – których zapłacenie jest unikane - oraz zapewnienie, żeby ten system był przyznawany przedsiębiorstwom na niedyskryminujących dla nich warunkach.
4. Państwa Członkowskie zapewnią, żeby taki system był zgodny z artykułami 73, 87 i 88 Traktatu.

*Artykuł 11***Plan wykonania**

1. Systemy pobierania opłat za infrastrukturę będą - za pomocą planu wykonania - zachęcać przedsiębiorstwa kolejowe i zarządcę infrastruktury do minimalizowania zakłóceń i poprawy osiąganych wyników na sieci kolejowej. Może to obejmować kary za działania, które zakłócają eksploatację sieci, rekompensaty dla przedsiębiorstw, które zostały dotknięte skutkami zakłóceń i premie, jako nagrody za lepsze wykonanie od planowanego.
2. Podstawowe zasady planu wykonania będą stosowane na obszarze całej sieci.

*Artykuł 12***Oplaty rezerwacyjne**

Zarządcy infrastruktury mogą pobierać stosowną opłatę za zdolność przepustową, która jest zamawiana, ale nie zostaje wykorzystana. Ta opłata będzie zapewniać zachęty do efektywnego wykorzystania zdolności przepustowej.

Zarządca infrastruktury zawsze będzie mógł poinformować każdą zainteresowaną stronę o zdolności przepustowej infrastruktury, która została przydzielona użytkującym przedsiębiorstwom kolejowym.

ROZDZIAŁ III**ALOKACJA ZDOLNOŚCI PRZEPUSTOWEJ
INFRASTRUKTURY***Artykuł 13***Uprawnienia do zdolności przepustowej**

1. Zdolność przepustowa infrastruktury będzie alokowana przez zarządcę infrastruktury, a z chwilą przydzielenia wnioskodawcy, nie może być przekazywana przez otrzymującego innemu przedsiębiorstwu lub rodzajom przewozów.

Wszelki obrót handlowy zdolnością przepustową infrastruktury będzie zakazany i będzie prowadzić do wykluczenia z dalszej alokacji zdolności przepustowej.

Wykorzystywanie zdolności przepustowej przez przedsiębiorstwo kolejowe przy wykonywaniu działalności gospodarczej wnioskodawcy, który nie jest przedsiębiorstwem kolejowym, nie będzie uważane za przekazanie.

2. Prawo do użytkowania określonej zdolności przepustowej infrastruktury w formie trasy pociągu może być przyznane wnioskodawcom maksymalnie na czas jednego okresu obowiązywania rozkładu jazdy.

Zarządca infrastruktury i wnioskodawca mogą zawrzeć umowę ramową, jak sformułowano w artykule 17, na użytkowanie zdolności przepustowej na odnośnej infrastrukturze kolejowej, na dłuższy okres niż jeden okres obowiązywania rozkładu jazdy.

3. Definicja odpowiednich praw i obowiązków zarządców infrastruktury i wnioskodawców w odniesieniu do każdej alokacji zdolności przepustowej zostanie ustalona w kontraktach lub ustawodawstwie.

Artykuł 14

Alokacja zdolności przepustowej

1. Państwa Członkowskie mogą ustalić pewne ogólne ramy alokacji zdolności przepustowej infrastruktury, respektując jednak niezależność zarządzania ustanowioną w artykule 4 Dyrektywy 91/440/EWG. Określone zasady alokacji zdolności przepustowej zostaną ustalone. Zarządca infrastruktury będzie wykonywać procesy przydziału zdolności przepustowej. W szczególności, zarządca infrastruktury zapewni, żeby zdolność przepustową infrastruktury była przydzielana na sprawiedliwych i niedyskryminujących zasadach oraz zgodnie z prawem Wspólnoty.

2. Jeżeli zarządca infrastruktury w swojej formie prawnej, organizacji lub funkcjach podejmowania decyzji nie jest niezależny od któregośkolwiek przedsiębiorstwa kolejowego, to funkcje wspomniane w punkcie 1 i opisane w tym rozdziale będą wykonywane przez organ alokujący, który jest niezależny w swojej formie prawnej, organizacji i podejmowaniu decyzji od któregośkolwiek przedsiębiorstwa kolejowego.

3. Zarządcy infrastruktury i organy alokujące będą respektować poufność handlową informacji, które są do nich dostarczane.

Artykuł 15

Współpraca w zakresie alokacji zdolności przepustowej na więcej niż jednej sieci

1. Zarządcy infrastruktury będą współpracować, aby zapewnić efektywne tworzenie i alokację zdolności przepustowej infrastruktury, która przebiega przez więcej niż jedną sieć. Będą oni organizować międzynarodowe trasy pociągów, w szczególności w ogólnych ramach Transeuropejskiej Kolejowej Sieci Towarowej (TERFN). Ustalą oni takie procedury, jakie są odpowiednie do umożliwienia realizacji tych zadań. Procedury te będą ograniczone przez zasady podane w niniejszej Dyrektywie.

Procedura ustalona w celu koordynowania alokacji zdolności przepustowej infrastruktury na poziomie międzynarodowym będzie łączyć przedstawicieli zarządców infrastruktury dla wszystkich sieci infrastruktury kolejowej, których decyzje przydzielające mają wpływ na więcej niż jednego innego zarządcę infrastruktury. Odpowiedni przedstawiciele zarządców infrastruktury spoza Wspólnoty mogą być włączeni do tych procedur. Komisja będzie informowana i zapraszana do udziału w charakterze obserwatora.

2. Na każdym spotkaniu lub innej działalności podejmowanej, żeby udzielić zezwolenia na alokację zdolności przepustowej infrastruktury dla transsieciowych (tj. wykonywanych na więcej niż jednej sieci) przewozów pociągami, decyzje będą podejmowane tylko przez przedstawicieli zarządców infrastruktury.

3. Uczestniczący we współpracy wspomnianej w punkcie 1 zapewnią, żeby ich członkostwo, metody działania i wszystkie odpowiednie kryteria - które są stosowane do oceniania i alokacji zdolności przepustowej infrastruktury - były podawane do wiadomości publicznej.

4. Działając we współpracy wspomnianej w punkcie 1, zarządcy infrastruktury ocenią zapotrzebowanie na międzynarodowe trasy pociągów i mogą - jeśli to konieczne - proponować i organizować je, aby ułatwić prowadzenie ruchu pociągów towarowych, które podlegają zamówieniom *ad hoc*, jak wspomniano w artykule 23.

Takie wstępnie ustalone międzynarodowe trasy pociągów zostaną udostępnione wnioskodawcom za pośrednictwem któregośkolwiek z zarządców infrastruktury.

Artykuł 16

Wnioskodawcy

1. Wnioski w sprawie zdolności przepustowej infrastruktury mogą być składane przez przedsiębiorstwa kolejowe i ich ugrupowania międzynarodowe oraz - na terytoriach tych Państw Członkowskich, które tak zezwalają - przez innych wnioskodawców odpowiadających definicji podanej w artykule 2(b). Państwa Członkowskie mogą również zezwolić innym wnioskodawcom na składanie wniosków w sprawie zdolności przepustowej infrastruktury na ich terytoriach.

2. Zarządca infrastruktury może ustalić wymagania, jeśli chodzi o wnioskodawców w celu zapewnienia, żeby zagwarantować osiągnięcie jego uzasadnionych oczekiwań dotyczących przyszłych przychodów i wykorzystania infrastruktury. Takie wymagania będą odpowiednie, przejrzyste i niedyskryminujące. Wymagania te będą publikowane, jako część zasad alokacji w sprawozdaniu o stanie sieci, a Komisja zostanie o nich poinformowana.

3. Wymagania w punkcie 2 mogą zawierać tylko postanowienie o gwarancji finansowej, która nie może przewyższać odpowiedniej wielkości, która będzie proporcjonalna do rozważanej wielkości działalności wnioskodawcy i zagwarantowania jego zdolności do opracowania stosownych ofert nabycia zdolności przepustową infrastruktury.

Artykuł 17

Umowy ramowe

1. Z zastrzeżeniem artykułów 81,82 i 86 Traktatu, z wnioskodawcą może być zawarta umowa ramowa. Taka umowa ramowa określa charakterystykę zdolności przepustowej infrastruktury wymaganą przez i oferowaną wnioskodawcy w czasie nie przekraczającym jednego okresu obowiązywania rozkładu jazdy. Umowa ramowa nie będzie określać szczegółowo danej trasy pociągu, ale jej treść powinna być taka, żeby wyrażała dążenie do zaspokojenia uzasadnionych potrzeb handlowych wnioskodawcy. Państwo Członkowskie może wymagać uprzedniego zatwierdzenia takiej umowy ramowej przez organ kontrolny, o którym mowa w artykule 10 niniejszej Dyrektywy.
2. Treść umów ramowych nie będzie taka, żeby uniemożliwiać korzystanie z danej infrastruktury przez innych wnioskodawców lub rodzajom przewozów.
3. Umowa ramowa będzie uwzględniać zmiany lub ograniczenia swoich warunków, aby umożliwić uzyskanie lepszego wykorzystania infrastruktury kolejowej.
4. Umowa ramowa może zawierać kary, o ile będzie konieczna zmiana lub rozwiązanie tej umowy.
5. Umowy ramowe będą w zasadzie zawierane na okres pięciu lat. W określonych przypadkach zarządca infrastruktury może zgodzić się na krótszy lub dłuższy okres. Każdy okres dłuższy niż pięć lat będzie uzasadniony istniejącymi kontraktami handlowymi, specjalistycznymi inwestycjami lub rodzajami ryzyka.

Każdy okres dłuższy niż 10 lat będzie możliwy tylko w wyjątkowych przypadkach, w szczególności, jeżeli występuje długofalowa inwestycja na dużą skalę, a zwłaszcza wówczas, gdy taka inwestycja jest objęta zobowiązaniami kontraktowymi.
6. Ogólne istotne zapisy każdej umowy ramowej zostaną udostępnione wszystkim zainteresowanym stronom, jednak z respektowaniem poufności handlowej.

Artykuł 18

Harmonogram procesu alokacji

1. Zarządca infrastruktury będzie stosować się do harmonogramu alokacji zdolności przepustowej podanego w Aneksie III.
2. Zarządcy infrastruktury uzgodnią z innymi odpowiednimi zainteresowanymi zarządcami infrastruktury, które międzynarodowe trasy pociągów mają zostać włączone do obowiązującego rozkładu jazdy przed rozpoczęciem konsultacji na temat projektu obowiązującego rozkładu jazdy. Korekty będą dokonywane tylko w razie bezwzględnej konieczności.

Artykuł 19

Wniosek

1. Wnioskodawcy mogą występować, na podstawie prawa publicznego lub prywatnego do zarządcy infrastruktury, o zawarcie umowy przyznającej im uprawnienia do użytkowania infrastruktury za pewną opłatą, jak przewidziano w Rozdziale II.
2. Wnioski dotyczące stale obowiązującego rozkładu jazdy muszą stosować się do ostatecznych terminów podanych w Aneksie III.
3. Wnioskodawca, który jest stroną umowy ramowej, będzie składał wniosek zgodnie z tą umową.
4. Wnioskodawcy mogą składać wnioski w sprawie zdolności przepustowej infrastruktury przebiegającej przez więcej niż jedną sieć przez złożenie wniosku do jednego zarządcy infrastruktury. Następnie ten zarządca infrastruktury zostanie upoważniony do działania w imieniu wnioskodawcy, aby starać się o zdolność przepustową u pozostałych odpowiednich zarządców infrastruktury.
5. Zarządcy infrastruktury zapewnią, żeby dla zdolności przepustowej infrastruktury przebiegającej przez więcej niż jedną sieć wnioskodawcy mogli składać wnioski do jakiegokolwiek wspólnego organu, który zarządcy infrastruktury mogą powołać.

Artykuł 20

Układanie rozkładu jazdy

1. Zarządca infrastruktury będzie - w miarę możliwości - realizował wszystkie wnioski w sprawie zdolności przepustowej infrastruktury, w tym zamówienia tras pociągów przebiegających przez więcej niż jedną sieć i będzie - w miarę możliwości - uwzględniał wszystkie ograniczenia wobec wnioskodawców, w tym skutki ekonomiczne dla ich działalności gospodarczej.
2. Zarządca infrastruktury może nadać priorytet określonym usługom w ramach procesu układania harmonogramu i koordynacji, ale tylko takie, jakie podano w artykułach 22 i 24.
3. Zarządca infrastruktury będzie konsultował się z zainteresowanymi stronami na temat projektu obowiązującego rozkładu jazdy i da im przynajmniej jeden miesiąc na przedstawienie swoich opinii. Zainteresowane strony uwzględnią wszystkich tych, którzy złożyli wnioski w sprawie przydzielenia zdolności przepustowej infrastruktury, jak również inne strony, które chcą mieć możliwość przekazania uwag na temat, jak obowiązujący rozkład jazdy może wpłynąć na ich zdolność do zapewniania przewozów kolejowych w trakcie okresu obowiązywania tego rozkładu jazdy.

Artykuł 21

Proces koordynacji

1. W trakcie procesu układania rozkładu jazdy wspomnianego w artykule 20, kiedy zarządca infrastruktury napotyka na kolizje między różnymi zamówieniami, powinien próbować – w drodze koordynacji różnych zamówień – zapewnić możliwie najlepsze dopasowanie wszystkich zgłoszonych potrzeb.
2. Kiedy powstaje sytuacja wymagająca koordynacji, zarządca infrastruktury będzie miał prawo – w rozsądnych granicach – proponować zdolność przepustową infrastruktury, która różni się o tej, na jaką złożono zamówienie we wniosku.
3. Zarządca infrastruktury będzie próbował, w drodze konsultacji w odpowiednimi wnioskodawcami, osiągać rozwiązanie wszelkich kolizji.
4. Zasady regulujące proces koordynacji zostaną zdefiniowane w sprawozdaniu o stanie sieci. Będą one w szczególności odzwierciedlać trudności w ustalaniu międzynarodowych tras pociągów i skutki, jakie zmiana może powodować w stosunku do innych zarządców infrastruktury.
5. Gdy wnioski w sprawie zdolności przepustowej infrastruktury nie mogą być zrealizowane bez koordynacji, zarządca infrastruktury będzie próbował uzgodnić wszystkie zamówienia za pomocą koordynacji.
6. Z zastrzeżeniem istniejących procedur odwoławczych i postanowień artykułu 30, w przypadku sporów dotyczących alokacji zdolności przepustowej infrastruktury, będzie udostępniony system rozwiązywania sporów w celu natychmiastowego rozwiązywania takich sporów. Jeżeli ten system jest stosowany, decyzja będzie osiągnięta w terminie ograniczonym do 10 dni roboczych.

Artykuł 22

Przepełniona infrastruktura

1. Jeżeli po koordynacji zamówionych tras i konsultacjach z wnioskodawcami nie jest możliwe zrealizowanie zamówień na zdolność przepustową infrastruktury w sposób właściwy, wówczas zarządca infrastruktury musi niezwłocznie zgłosić, że element infrastruktury, na którym ta sytuacja wystąpiła, jest przepełniony. Tak samo postąpi w stosunku do infrastruktury, na której można przewidywać, że wystąpią na niej skutki niewystarczającej zdolności przepustowej w najbliższej przyszłości.
2. Kiedy infrastruktura została zgłoszona jako przepełniona, zarządca infrastruktury wykona analizę zdolności przepustowej - jaką opisano w artykule 25 - o ile plan powiększenia zdolności przepustowej - jaki opisano w artykule 26 – nie jest już wdrażany.

3. Kiedy opłaty - zgodnie z artykułem 7(4) - nie zostały jeszcze pobrane lub nie został jeszcze osiągnięty zadowalający wynik i infrastruktura została zgłoszona jako przepełniona, zarządca infrastruktury może dodatkowo wykorzystać kryteria priorytetów przy alokacji zdolności przepustowej infrastruktury.

4. Kryteria priorytetów będą uwzględniać znaczenie danego przewozu dla społeczeństwa w stosunku do każdego innego przewozu, który zostanie wyłączony w rezultacie tego postępowania.

W celu zagwarantowania - w tych ogólnych ramach - rozwijania odpowiednich usług transportowych, w szczególności stosownie do wymagań służby publicznej lub promocji rozwijania przewozów towarowych, Państwa Członkowskie mogą podejmować wszelkie konieczne środki - na warunkach niedyskryminujących - w celu zapewnienia, żeby takie przewozy uzyskiwały priorytet przy dokonywaniu przydzielania zdolności przepustowej infrastruktury.

Państwa Członkowskie mogą - jeżeli to jest właściwe - przyznać zarządcy infrastruktury rekompensatę odpowiadającą wszelkim stratom przychodów związanym z potrzebą przydzielenia danej zdolności przepustowej określonym przewozom, stosownie do poprzedniego podpunktu.

Obejmie to uwzględnienie skutków tego wyłączenia w pozostałych Państwach Członkowskich.

5. Znaczenie przewozów towarowych, a w szczególności międzynarodowych przewozów towarowych, zostanie potraktowane z właściwą uwagą przy wyznaczaniu kryteriów priorytetów.

6. Procedury, które nastąpią i zastosowane kryteria, jeżeli infrastruktura jest przepełniona, zostaną podane w sprawozdaniu o stanie sieci.

Artykuł 23

Wnioski składane ad hoc

1. Zarządca infrastruktury odpowie na wnioski składane *ad hoc* (doraźnie) w sprawie poszczególnych tras pociągów możliwie jak najszybciej i w każdym przypadku, w ciągu pięciu dni roboczych. Informacje dostarczane wszystkim wnioskodawcom o dostępnej, wolnej (tj. niezajętej) zdolności przepustowej zostaną udostępnione wszystkim wnioskodawcom, którzy mogą chcieć skorzystać z tej zdolności przepustowej.

2. Zarządcy infrastruktury będą - jeśli to konieczne - przeprowadzać ocenę zapotrzebowania na rezerwową zdolność przepustową - która ma być zachowana jako dostępna w ramach ostatecznego, ułożonego, obowiązującego rozkładu jazdy - aby umożliwić im szybkie zareagowanie na możliwe do przewidzenia wnioski w sprawie zdolności przepustowej składane *ad hoc*. Będzie to miało zastosowanie również w przypadkach przepełnionej infrastruktury.

*Artykuł 24***Specjalna infrastruktura**

1. Z zastrzeżeniem punktu 2, zdolność przepustowa infrastruktury będzie uważana za dostępną do użytkowania przez wszystkie rodzaje przewozów, które odpowiadają charakterystyce koniecznej do prowadzenia przewozów na tej trasie pociągów.
2. Jeżeli istnieją odpowiednie trasy wariantowe, zarządca infrastruktury może – po konsultacji w zainteresowanymi stronami – przeznaczyć specjalną infrastrukturę do użytku przez określone rodzaje ruchu. Z zastrzeżeniem artykułów 81, 82 i 86 Traktatu, gdy dokonano takiego przeznaczenia, zarządca infrastruktury może nadać priorytet temu rodzajowi ruchu przy dokonywaniu alokacji zdolności przepustowej infrastruktury.
3. Kiedy infrastruktura została przeznaczona stosownie do punktu 2, zostanie to opisane w sprawozdaniu o stanie sieci.

*Artykuł 25***Analiza zdolności przepustowej**

1. Celem analizy zdolności przepustowej jest ustalenie tych ograniczeń zdolności przepustowej infrastruktury, które uniemożliwiają właściwe zrealizowanie zamówień zdolności przepustowej i zaproponowanie metod umożliwiających zrealizowanie dodatkowych zamówień. Analiza ta rozpozna przyczyny powstania przepełnienia i jakie środki mogłyby być podjęte w krótkim i średnim okresie, aby złagodzić to przepełnienie.
2. Analiza uwzględni infrastrukturę, procedury prowadzenia przewozów, charakter różnych usług przewozowych i skutki oddziaływania wszystkich tych czynników na zdolność przepustową infrastruktury. Środki - jakie mają być uwzględnione - obejmą w szczególności usługi zmiany trasy, usługi zmiany czasu, zmiany prędkości oraz przedsięwzięcia zapewniające poprawę infrastruktury.
3. Analiza zdolności przepustowej zostanie zakończona w ciągu sześciu miesięcy od chwili rozpoznania infrastruktury jako przepełnionej.

*Artykuł 26***Plan powiększenia zdolności przepustowej**

1. W ciągu sześciu miesięcy od zakończenia analizy zdolności przepustowej zarządca infrastruktury przedstawi plan powiększenia zdolności przepustowej.
2. Plan powiększenia zdolności przepustowej zostanie opracowany po konsultacjach z użytkownikami odnośnej przepełnionej infrastruktury.

Określi on:

- a) przyczyny powstania przepelnienia,
- b) prawdopodobny przyszły rozwój ruchu,
- c) ograniczenia w rozwoju infrastruktury,
- d) opcje i koszty powiększenia zdolności przepustowej, w tym prawdopodobne zmiany opłat za dostęp.

Wyznaczy on także - na podstawie analizy kosztów / korzyści możliwych określonych środków - jakie działania zostaną podjęte, żeby powiększyć zdolność przepustową infrastruktury, w tym kalendarz wdrożenia tych środków.

Plan może podlegać uprzedniemu zatwierdzeniu przez Państwo Członkowskie.

3. Zarządca infrastruktury zaprzestanie pobierania wszelkich opłat, które są pobierane za odnośną infrastrukturę - zgodnie z artykułem 7(4) w przypadkach - jeżeli:

- a) nie przedstawił on planu powiększenia zdolności przepustowej, albo
- b) nie rozpoczął realizacji planu działań określonych w planie powiększenia zdolności przepustowej.

Jednakże, zarządca infrastruktury może - co podlega zatwierdzeniu przez organ kontrolny, o którym mowa w artykule 30 - kontynuować pobieranie tych opłat, jeżeli:

- a) plan powiększenia zdolności przepustowej infrastruktury nie może być zrealizowany z przyczyn pozostających poza jego kontrolą, albo
- b) dostępne opcje nie są możliwe do wykonania w przyczyn ekonomicznych lub finansowych.

Artykuł 27

Wykorzystanie tras pociągów

1. W szczególności, dla przepelnionej infrastruktury zarządca infrastruktury będzie wymagał od zrzekającego się danej trasy pociągów - wykorzystywanej przez okres przynajmniej jednego miesiąca była poniżej pewnej progowej wielkości przydziału, które ma być ustalana w sprawozdaniu o stanie sieci - o ile to nastąpiło z przyczyn pozaekonomicznych, pozostających poza kontrolą operatora.

2. Zarządca infrastruktury może określić w sprawozdaniu o stanie sieci warunki, za pomocą których zostaną uwzględnione poprzednie wielkości wykorzystania tras pociągów przy ustalaniu priorytetów w procesie alokacji.

*Artykuł 28***Zdolność przepustowa infrastruktury do celów planowego utrzymania**

1. Zamówienia zdolności przepustowej, w celu umożliwienia wykonania utrzymania, będą składane w trakcie procesu układania rozkładu jazdy.
2. Właściwa uwaga zostanie zwrócona przez zarządcę infrastruktury na skutki dla wnioskodawców zarezerwowania zdolności przepustowej infrastruktury do celów planowego utrzymania torów.

*Artykuł 29***Specjalne środki podejmowane w przypadku wystąpienia zakłóceń**

1. W przypadku wystąpienia zakłóceń w ruchu pociągów spowodowanych przez awarię techniczną lub wypadek, zarządca infrastruktury musi podjąć wszystkie konieczne kroki, aby przywrócić normalną sytuację. W tym celu opracuje on plan postępowania (instrukcję) wymieniający różne organy publiczne, które należy poinformować w przypadku wystąpienia poważnych zdarzeń lub poważnych zakłóceń w ruchu pociągów.

2. W nagłych przypadkach i jeżeli jest to bezwzględnie konieczne z powodu awarii powodującej czasową niemożność korzystania z infrastruktury, przydzielone trasy mogą być odwołane bez uprzedzenia na tak długo, jak to jest konieczne do naprawy systemu.

Zarządca infrastruktury może - jeśli to uzna za konieczne - wymagać od przedsiębiorstw kolejowych udostępnienia mu zasobów, które uważa za najbardziej odpowiednie do przywrócenia możliwie jak najszybciej normalnej sytuacji.

3. Państwa Członkowskie mogą wymagać od przedsiębiorstw kolejowych zaangażowania się w zapewnienie we własnym zakresie egzekwowania i monitorowania spełniania norm i zasad bezpieczeństwa.

ROZDZIAŁ IV**ŚRODKI OGÓLNE***Artykuł 30***Organ kontrolny**

1. Z zastrzeżeniem artykułu 21(6), Państwa Członkowskie powołają organ kontrolny (regulatora). Organ ten, którym może być minister odpowiedzialny za sprawy

transportu lub każdy inny organ, będzie niezależny w swojej organizacji, decyzjach finansowych, strukturach prawnych i podejmowaniu decyzji od któregośkolwiek zarządcy infrastruktury, organu pobierającego opłaty, organu alokującego lub wnioskodawcy. Organ ten będzie funkcjonować zgodnie z zasadami przedstawionymi w tym artykule, na mocy którego funkcje odwoławcze i kontrolne mogą być przypisywane odrębnym organom.

2. Wnioskodawca będzie miał prawo do odwołania się do organu kontrolnego, jeżeli uważa, że został potraktowany nieuczciwie, dyskryminująco lub został w jakikolwiek inny sposób poszkodowany, a w szczególności przeciwko decyzjom podjętym przez zarządcę infrastruktury, albo - jeśli to stosowne - przedsiębiorstwo kolejowe w zakresie dotyczącym:

- a) sprawozdania o stanie sieci,
- b) kryteriów w nim zawartych,
- c) procesu alokacji i jego wyniku,
- d) systemu pobierania opłat,
- e) poziomu lub struktury opłat za infrastrukturę, które są lub mogą być wymagane do zapłaty,
- f) świadectw bezpieczeństwa, egzekwowania i monitorowania norm i zasad bezpieczeństwa.

3. Organ kontrolny może zapewnić, żeby opłaty ustalone przez zarządcę infrastruktury były zgodne z Rozdziałem II i były niedyskryminujące. Negocjacje między wnioskodawcami a zarządcą infrastruktury dotyczące poziomu opłat za infrastrukturę mogą być dopuszczalne tylko wówczas, jeżeli są prowadzone pod nadzorem organu kontrolnego. Organ kontrolny będzie interweniował, jeśli pojawi się prawdopodobieństwo, że negocjacje naruszają wymagania niniejszej Dyrektywy.

4. Organ kontrolny będzie upoważniony do żądania odpowiednich informacji - od zarządcy infrastruktury, wnioskodawców i wszelkich włączonych do sprawy stron trzecich w ramach zainteresowanego Państwa Członkowskiego - które muszą być dostarczone bez nadmiernej zwłoki.

5. Organ kontrolny będzie wymagać podjęcia decyzji w sprawie wszelkich skarg i podejmowania działań w celu naprawy sytuacji w ciągu maksymalnego okresu dwóch miesięcy od otrzymania wszystkich informacji.

Pomimo punktu 6, decyzja organu kontrolnego będzie wiążąca dla wszystkich stron objętych tą decyzją.

W przypadku odwołania się przeciwko odmowie przyznania zdolności przepustowej lub przeciwko warunkom oferty zdolności przepustowej, organ kontrolny albo potwierdzi, że decyzja zarządcy infrastruktury nie wymaga żadnych zmian, albo będzie wymagał zmiany tej decyzji zgodnie z wskazówkami określonymi przez organ kontrolny.

6. Państwa Członkowskie podejmą środki konieczne do zapewnienia, żeby decyzje podejmowane przez organ kontrolny podlegały rewizji sądowej.

Artykuł 31

Współpraca organów kontrolnych

Krajowe organy kontrolne będą wymieniać informacje o swojej pracy oraz zasadach i praktyce podejmowania decyzji w celu koordynowania zasad podejmowania przez nich decyzji na obszarze całej Wspólnoty. Komisja będzie wspierać je w wykonywaniu tego zadania.

Artykuł 32

Świadectwa bezpieczeństwa

1. Ustalenia dotyczące świadectw bezpieczeństwa dla przedsiębiorstw kolejowych, które są lub będą założone we Wspólnocie i ugrupowaniach międzynarodowych przez nie tworzonych, będą zgodne z tym artykułem.

2. Państwa Członkowskie zapewnią na swoich odpowiednich terytoriach, żeby świadectwo bezpieczeństwa - w którym podane są wymagania bezpieczeństwa wobec przedsiębiorstw kolejowych - zostało przedłożone w celu zapewnienia bezpieczeństwa przewozów na trasach będących przedmiotem zainteresowania.

3. W celu uzyskania świadectwa bezpieczeństwa, przedsiębiorstwo kolejowe będzie stosować się do przepisów prawa krajowego - zgodnych z prawem Wspólnoty - i stosować je w sposób niedyskryminujący, ustanawiając wymagania techniczne i eksploatacyjne określone dla przewozów kolejowych oraz wymogi bezpieczeństwa stosowane wobec kadry, taboru i międzynarodowej organizacji tego przedsiębiorstwa.

W szczególności wykaże, że kadra - którą zatrudnia do prowadzenia ruchu pociągów i pracująca w pociągach - przeszła konieczne przeszkolenie, aby przestrzegać zasad ruchu stosowanych przez zarządcę infrastruktury i żeby spełniać wymogi bezpieczeństwa nałożone na niego w związku z ruchem pociągów.

Przedsiębiorstwo kolejowe wykaże także, że tabor tworzący pociągi został zatwierdzony przez organ władzy państwowej lub przez zarządcę infrastruktury i skontrolowany zgodnie z zasadami eksploatacji mającymi zastosowanie do użytkowanej infrastruktury. Świadectwo bezpieczeństwa zostanie wydane przez którykolwiek organ wyznaczony do tego celu przez Państwo Członkowskie, w którym znajduje się użytkowana infrastruktura.

*Artykuł 34***Wyłączenia**

1. Na okres pięciu lat od 15 marca 2003 roku następujące Państwa Członkowskie:
 - Irlandia, jako Państwo Członkowskie położone na wyspie, mające połączenie kolejowe tylko z jednym innym Państwem Członkowskim,
 - Wielka Brytania w odniesieniu do Irlandii Północnej – na tych samych zasadach, oraz
 - Grecja, jako Państwo Członkowskie, które nie ma żadnego bezpośredniego połączenia kolejowego z żadnym innym Państwem Członkowskim,

nie muszą stosować się do wymagań podanych w:

- a) artykułach 3, 4(2), 13, 14, 17, 21(4), 21(6), 22, 24(3), 25 do 28 o 30 pod warunkiem, że decyzje w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury lub pobierania opłat podlegają apelacji - kiedy przedsiębiorstwo kolejowe złoży w tej sprawie pisemny wniosek - zanim niezależny organ, który podejmie swoją decyzję w ciągu dwóch miesięcy od złożenia wszystkich odpowiednich informacji i którego decyzja będzie podlegała rewizji sądowej; oraz
- b) artykuł 32 w takim zakresie, w jakim rozpatrywane są przewozy transportem kolejowym wychodzące poza zakres artykułu 10 Dyrektywy 91/440/EWG.

2. Jednakże, jeżeli:

- a) więcej niż jedno przedsiębiorstwo kolejowe koncesjonowane zgodnie z artykułem 4 Dyrektywy 95/18/WE lub przypadku Irlandii i Irlandii Północnej - przedsiębiorstwo kolejowe tak koncesjonowane gdziekolwiek indziej składa oficjalny wniosek, aby prowadzić konkurencyjne przewozy kolejowe do lub z Irlandii, Irlandii Północnej lub Grecji, decyzja o możliwości nieprzerwanego stosowania tego wyłączenia zostanie podjęta zgodnie z procedurą doradczą, o której mowa w artykule 35(2); lub
- b) przedsiębiorstwo kolejowe wykonujące przewozy kolejowe w Irlandii, Irlandii Północnej lub Grecji składa oficjalny wniosek, aby prowadzić przewozy kolejowe na lub z terytorium innego Państwa Członkowskiego (w przypadku Irlandii lub Wielkiej Brytanii w odniesieniu do Irlandii Północnej albo obu tych krajów, innego Państwa Członkowskiego poza ich terytoriami), wyłączenia - o których mowa w punkcie 1 - nie będą miały zastosowania.

W ciągu jednego roku od otrzymania - albo decyzji, o której mowa w podpunkcie (a), podjętej zgodnie z procedurą doradczą, o której mowa w artykule 35(2) - albo powiadomienia o oficjalnym wniosku, o którym mowa w podpunkcie (b), to wówczas Państwo Członkowskie lub zainteresowane Państwa (Irlandia, Wielka Brytania w odniesieniu do Irlandii Północnej lub Grecja) wprowadzą ustawodawstwo w celu wdrożenia artykułów, o których mowa w punkcie 1.

3. Wyłączenie - o którym mowa w punkcie 1 - może być przedłużane na okresy nie dłuższe niż pięć lat. Nie później niż 12 miesięcy przed datą wygaśnięcia wyłączenia Państwa Członkowskiego, które samo korzysta z takiego wyłączenia, może ono skierować wniosek do Komisji o przedłużenie wyłączenia. Każdy taki wniosek musi być potwierdzony. Komisja sprawdzi taki wniosek i podejmie decyzję zgodnie procedurą doradczą, o której mowa w artykule 35(2). Wspomniana procedura doradcza będzie miała zastosowanie do wszelkich decyzji dotyczących tego wniosku.

Kiedy Komisja będzie podejmować swoją decyzję, weźmie pod uwagę rozwój sytuacji geopolitycznej i rozwój rynku kolejowego w z i do Państwa Członkowskiego wnioskującego o przedłużenie wyłączenia.

4. Luksemburg - jako Państwo Członkowskie o stosunkowo niewielkiej sieci kolejowej - nie musi do 31 sierpnia 2004 roku stosować się do wymogu przydzielenia niezależnemu organowi funkcji wyznaczania sprawiedliwego i niedyskryminującego dostępu do infrastruktury, jak przewidziano w artykułach 4 i 14 w takim zakresie, w jakim zobowiązują Państwa Członkowskie do powoływania niezależnych organów wykonujących zadania, o których mowa w tamtych artykułach.

ROZDZIAŁ V

POSTANOWIENIA KOŃCOWE

Artykuł 34

Środki wdrażające

1. Państwa Członkowskie mogą zwracać się do Komisji z wszelkimi sprawami dotyczącymi wdrożenia niniejszej Dyrektywy. Odpowiednie decyzje będą podejmowane zgodnie z procedurą doradczą, o której mowa w artykule 35(2).

2. Na wniosek Państwa Członkowskiego lub z własnej inicjatywy Komisja będzie – w określonych przypadkach – sprawdzać stosowanie i egzekwowanie postanowień dotyczących pobierania opłat, alokacji zdolności przepustowej i świadectw bezpieczeństwa, a w ciągu dwóch miesięcy od otrzymania takiego wniosku, podejmie decyzję zgodnie z procedurą doradczą - o której mowa w artykule 35(2) – czy odnośne środki mają być nadal stosowane. Komisja zakomunikuje swoją decyzję Parlamentowi Europejskiemu, Radzie i Państwom Członkowskim.

Z zastrzeżeniem artykułu 226 Traktatu, każde Państwo Członkowskie może skierować decyzję Komisji do Rady w terminie jednego miesiąca. Rada, działając przy kwalifikowanej większości głosów, może w wyjątkowych okolicznościach podejmować różne decyzje w okresie jednego miesiąca.

3. Konieczne zmiany w celu dostosowania Aneksów zostaną przyjęte zgodnie z procedurą kontrolną, o której mowa w artykule 35(3).

*Artykuł 35***Procedury Komitetu**

1. Komitet będzie udzielał pomocy Komisji.
 2. Jeżeli odniesienie jest zrobione do tego punktu, będą miały zastosowanie artykuły 3 i 7 Decyzji 1999/468/WE, mając na względzie jej postanowienia zawarte w artykule 8.
 3. Jeżeli odniesienie jest zrobione do tego punktu, będą miały zastosowanie artykuły 5 i 7 Decyzji 1999/468/WE, mając na względzie jej postanowienia zawarte w artykule 8.
- Okres ustanowiony w artykule 5(6) Decyzji 1999/468/WE będzie ustalony na trzy miesiące.
4. Komitet przyjmie swoje zasady procedury.

*Artykuł 36***Raport**

Komisja do 15 marca 2005 roku przedłoży Parlamentowi Europejskiemu i Radzie raport w sprawie wdrożenia niniejszej Dyrektywy, z załączeniem – w razie konieczności – propozycji dalszych działań Komisji.

*Artykuł 37***Uchylenia**

Rozporządzenie (EWG) nr 2830/77, Rozporządzenie (EWG) nr 2183/78, Decyzja 82/529/EWG, Decyzja 83/418/EWG i Dyrektywa 95/19/WE zostają niniejszym uchylone.

*Artykuł 38***Wdrożenie**

Państwa Członkowskie wprowadzą w życie ustawy, rozporządzenia i przepisy administracyjne, konieczne do przestrzegania niniejszej Dyrektywy, do 15 marca 2003 roku. Poinformują o tym niezwłocznie Komisję.

Kiedy Państwa Członkowskie przyjmą te przepisy, zawrą w nich odniesienie do niniejszej Dyrektywy lub załączą takie odniesienie przy okazji ich oficjalnego opublikowania. Państwa Członkowskie ustalą, jak takie odniesienie ma być zrobione.

*Artykuł 39***Wejście w życie**

Niniejsza Dyrektywa wejdzie w życie z datą jej opublikowania w Dzienniku Urzędowym Wspólnot Europejskich (*Official Journal of European Communities – OJ EC*).

*Artykuł 40***Adresaci**

Niniejsza Dyrektywa jest adresowana do Państw Członkowskich.

Sporządzono w Brukseli, 26 lutego 2001 roku.

za Parlament Europejski
Przewodniczący

N. FONTAINE

za Radę
Przewodniczący

A. LINDH

*ANEKS I***Treść sprawozdania o stanie sieci**

Sprawozdanie o stanie sieci, o którym mowa w artykule 3, zawiera następujące informacje:

1. Część przedstawiającą charakter infrastruktury, która jest udostępniana przedsiębiorstwom kolejowym oraz warunki dostępu do niej.
2. Część na temat zasad pobierania opłat i taryf. Będzie ona zawierać odpowiednie szczegóły systemu pobierania opłat, jak również informacje wystarczające do złożenia wniosku w sprawie usług wymienionych w Aneksie II, które są świadczone tylko przez jednego dostawcę. Podaje ona szczegółowo metodologię, zasady - jeśli to właściwe - stosowane wagi przy zastosowaniu artykułu 7(4) i (5) oraz artykułów 8 i 9. Zawierać będzie informacje na temat opłat, w sprawie których już podjęto decyzję lub przewidywanych.
3. Część na temat zasad i kryteriów alokacji zdolności przepustowej. Będzie ona podawać ogólną charakterystykę infrastruktury, która jest udostępniana przedsiębiorstwom kolejowym i wszelkie ograniczenia związane z jej wykorzystywaniem, w tym prawdopodobne wymagania zdolności przepustowej w zakresie utrzymania. Będzie ona także określać procedury i ostateczne terminy, które dotyczą procesu alokacji zdolności przepustowej infrastruktury. Będzie ona zawierać określone kryteria, które są wykorzystywane w trakcie tego procesu, a w szczególności:
 - a) procedury, zgodnie z którymi wnioskodawcy mogą występować o uzyskanie zdolności przepustowej od zarządcy infrastruktury,
 - b) wymagania obowiązujące wnioskodawców,
 - c) harmonogram składania wniosków i procesów alokacji,
 - d) zasady regulujące proces koordynacji,
 - e) procedury, które będą przestrzegane i stosowane kryteria wówczas, gdy infrastruktura jest przepełniona,
 - f) szczegóły ograniczeń w korzystaniu z infrastruktury,
 - g) wszelkie warunki, za pomocą których uwzględnia się poprzednie wielkości wykorzystywania zdolności przepustowej przy wyznaczaniu priorytetów do procesu alokacji.

Wyszczególni ona środki podejmowane, żeby zapewnić właściwe traktowanie przewozów towarowych, przewozów międzynarodowych i wniosków podlegających procedurze dla wniosków składanych *ad hoc*.

*ANEKS II***Usługi, które mają być świadczone przez przedsiębiorstwa kolejowe**

1. Minimalny pakiet dostępu obejmie:
 - a) realizację zamówień zdolności przepustowej infrastruktury;
 - b) uprawnienie do użytkowania infrastruktury, która jest przyznana;
 - c) korzystanie z punktów i węzłów kolejowych;
 - d) sterowanie ruchem pociągów, w tym sygnalizację, kontrolę, odprawianie i łączność oraz dostarczanie informacji o ruchu pociągów;
 - e) wszystkie pozostałe informacje wymagane do wdrożenia lub prowadzenia przewozów, dla których została przyznana zdolność przepustowa.
2. Dostęp do torów w celu obsługi urządzeń oraz dostarczenie usług będzie obejmie:
 - a) korzystanie ze sprzętu zasilania w prąd trakcyjny, jeżeli jest on dostępny;
 - b) urządzenia zaopatrzenia w paliwo;
 - c) stacje pasażerskie, ich budynki i inne urządzenia;
 - d) terminale towarowe;
 - e) stacje rozrządowe;
 - f) urządzenia do formowania składów pociągów;
 - g) tory postojowe;
 - h) utrzymanie i inne urządzenia techniczne.
3. Usługi dodatkowe mogą obejmować:
 - a) prąd trakcyjny;
 - b) podgrzewanie składów pociągów pasażerskich;
 - c) dostawę paliwa, prace manewrowe i wszystkie pozostałe świadczone usługi w związku z wyżej wspomnianym dostępem w celu obsługi urządzeń;
 - d) kontrakty dopasowane do indywidualnych potrzeb klienta na:
 - sprawowanie kontroli nad transportem ładunków niebezpiecznych,
 - udzielanie pomocy w prowadzeniu pociągów nadzwyczajnych.
4. Usługi pomocnicze mogą obejmować:
 - a) dostęp do sieci telekomunikacyjnej;
 - b) dostarczanie uzupełniających informacji;
 - c) kontrola techniczna taboru.

*ANEKS III****Harmonogram procesu alokacji***

1. Obowiązujący rozkład jazdy będzie ustalany jeden raz w roku kalendarzowym.
 2. Zmiana obowiązującego rozkładu jazdy będzie miała miejsce o północy w ostatnią sobotę maja. Jeżeli zmiana lub korekta jest przeprowadzana po okresie letnim, to będzie miała miejsce o północy w ostatnią sobotę września każdego roku i w takich innych przedziałach między tymi datami, jakie są wymagane. Zarządcy infrastruktury mogą uzgodnić inne daty i w takim przypadku poinformują o tym Komisję.
 3. Ostateczny termin otrzymania zamówień na zdolność przepustową, które mają być włączone do obowiązującego rozkładu jazdy, będzie nie dłuższy niż na 12 miesięcy z góry przed wejściem w życie obowiązującego rozkładu jazdy.
 4. Nie później niż na 11 miesięcy przed wejściem w życie obowiązującego rozkładu jazdy, zarządcy infrastruktury zapewnią, żeby wstępne trasy pociągów międzynarodowych zostały ustalone we współpracy z innymi odpowiednimi organami alokacyjnymi, jak to podano w artykule 15. Zarządcy infrastruktury zapewnią, żeby – na ile to możliwe – zostały utrzymane w dalszych procesach.
 5. Nie później niż cztery miesiące po ostatecznym terminie składania ofert przez wnioskodawców, zarządcy infrastruktury opracują projekty rozkładu jazdy.
-

28.06.69 EU: '369R1191 – Rozporządzenie Rady EWG Nr 1191/69/EWG z dnia 26 czerwca 1969 roku w sprawie działań Państw Członkowskich w zakresie obowiązków służby publicznej w transporcie kolejowym, drogowym i wodnym śródlądowym.

Official Journal Nr L 156, 28/06/1969 s. 0001

Wydanie fińskie: T 7 tom 1 str. 64

Wydanie duńskie: Seria-I 69(I) str. 258

Wydanie szwedzkie: T 7 tom 1 str. 64

Wydanie angielskie: Seria-I 69(I) str. 276

Wydanie greckie: Rozdział 7 tom 1 str. 100

Wydanie hiszpańskie: Rozdział 8 tom 1 str. 131

Wydanie portugalskie: Rozdział 8 tom 1 str. 131

Rozporządzenie Rady EWG Nr 1191/69 z dnia 26 czerwca 1969 roku w sprawie działań Państw Członkowskich w zakresie obowiązków służby publicznej w transporcie kolejowym, drogowym i wodnym śródlądowym.

Rada Wspólnot Europejskich,

Na mocy Traktatu ustanawiającego Europejską Wspólnotę Gospodarczą, a w szczególności jego Artykułów 75 i 94;

Na mocy Decyzji Rady z dnia 13 maja 1965 roku (1) o uzgadnianiu niektórych przepisów dotyczących konkurencji w transporcie kolejowym, drogowym i wodnym śródlądowym;

W związku z propozycją przedstawioną przez Komisję;

Biorąc pod uwagę Opinię Parlamentu Europejskiego (2);

Biorąc pod uwagę Opinię Komitetu Ekonomiczno-Społecznego (3);

Zważywszy, że jednym z celów wspólnej polityki transportowej jest usunięcie różnic mogących zakłócić warunki realizacji obowiązku służby publicznej nakładanego na przedsiębiorstwa transportowe przez Państwa Członkowskie;

Zważywszy, że konieczne jest zdefiniowanie w tym Rozporządzeniu obowiązków służby publicznej; zważywszy, że w poszczególnych przypadkach konieczne jest podtrzymywanie tych obowiązków w celu zabezpieczenia odpowiednich usług transportowych; zważywszy, że usługi transportowe muszą być rozpatrywane w świetle popytu i podaży w sektorze transportu i potrzeb społeczeństwa;

Zważywszy, że te określone środki nie stosują się do stawek i warunków nakładanych na przedsiębiorstwa ruchu pasażerskiego zgodnie z interesem jednej lub kilku grup osób;

Zważywszy, że w celu ustalenia tych środków, konieczne jest zdefiniowanie różnych obowiązków służby publicznej objętych przez to Rozporządzenie; zważywszy, że obowiązki te dotyczą obowiązku funkcjonowania, przewozów i taryfy;

Zważywszy, że własnej inicjatywie Państw Członkowskich powinno być pozostawione podjęcie środków kończących lub podtrzymujących obowiązek służby publicznej; zważywszy, że obowiązki te nakładają obciążenia finansowe na przedsiębiorstwa transportowe, które muszą mieć możliwość wystąpienia o zakończenie tych obowiązków właściwych władz Państw Członkowskich;

Zważywszy, że w celu poprawy jakości usług, przedsiębiorstwa transportowe winny mieć możliwość, podczas składania swoich aplikacji, proponowania wykorzystanie innego środka transportu lepiej dostosowanego do danego ruchu;

Zważywszy, że w przypadku decyzji o podtrzymaniu obowiązku służby publicznej, właściwe władze Państw Członkowskich muszą być w stanie dołożyć do swojej decyzji warunki poprawiające rentowność danych przewozów; zważywszy, że w przypadku decyzji o zakończeniu obowiązków służby publicznej, właściwe władze Państw Członkowskich muszą być w stanie, w celu zabezpieczenia odpowiednich usług transportowych, wprowadzić w to miejsce usługi alternatywne;

Zważywszy, że biorąc pod uwagę interesy wszystkich Państw Członkowskich, winny być ustalone procedury obowiązujące Wspólnotę dla przypadków, gdy zakończenie obowiązku funkcjonowania lub przewozów mogłoby wpływać na interesy innych Państw Członkowskich;

Zważywszy, że pożądane jest, by analiza aplikacji o zakończenie obowiązku służby publicznej (1) OJ Nr 88, 24.5.1965, str. 1500/65. (2) OJ Nr C 27, 28.3.1966, str. 18. (3) OJ Nr C 49, 17.5.1968, str. 15 mogła być prowadzona we właściwy sposób winny być ustalone terminy zarówno dla składania aplikacji, jak i dla rozpatrzenia ich przez Państwa Członkowskie;

Zważywszy, że stosownie do Artykułu 5 Decyzji Rady z dnia 13 maja 1965 roku o harmonizacji poszczególnych ustaleń dotyczących konkurencji w transporcie kolejowym, drogowym i wodnym śródlądowym, każda podjęta przez właściwe władze decyzja o utrzymaniu obowiązków służby publicznej zdefiniowanego w tym Rozporządzeniu, nakłada zobowiązanie wypłaty rekompensaty wyrównującej obciążenia finansowe, które mogą występować w przedsiębiorstwie transportowym;

Zważywszy, że prawo przedsiębiorstwa transportowego do rekompensaty będzie powstawało w momencie podjęcia decyzji przez Państwo Członkowskie o utrzymaniu obowiązku służby publicznej; zważywszy, że ponieważ budżety są przygotowywane w skali roku, to takie prawo do rekompensaty nie może powstać w ciągu początkowego okresu obowiązywania Rozporządzenia przed 1 stycznia 1971 roku;

zważywszy, że ta data może być przesunięta, w przypadku przedłużenia terminu analizy aplikacji przedsiębiorstw transportowych;

Zważywszy, że Artykuł 6 Decyzji Rady z dnia 13 maja 1965 roku o harmonizacji poszczególnych ustaleń dotyczących konkurencji w transporcie kolejowym, drogowym i wodnym śródlądowym zobowiązuje Państwa Członkowskie do rekompensaty obciążeń finansowych występujących w transporcie pasażerskim w wyniku stosowania stawek i warunków nałożonych na przedsiębiorstwo w interesie jednej lub kilku grup osób; zważywszy, że prawo do rekompensaty będzie obowiązywać od 1 stycznia 1971 roku; zważywszy, że data rozpoczęcia obowiązywania może zostać przesunięta o jeden rok, po podjęciu środków na poziomie Wspólnoty, w przypadku napotkania przez Państwo Członkowskie nadzwyczajnych trudności;

3. W przypadku sporządzania kalkulacji wpływów i kosztów opisanej w punkcie 1, brane są pod uwagę efekty, jakie wywiera zakończenie obowiązku służby publicznej na całe przedsiębiorstwo.

Artykuł 12

Koszty wynikające z utrzymania obowiązków są kalkulowane na bazie efektywnego zarządzania przedsiębiorstwem i zapewnienia usług o odpowiedniej jakości.

Odsetki związane z własnym kapitałem mogą być odjęte od odsetek branych pod uwagę przy kalkulacji kosztów.

Artykuł 13

1. Decyzje podjęte zgodnie z Artykułem 6 i 9 z rocznym wyprzedzeniem ustalają kwotę rekompensaty. W tym samym czasie określają one czynniki, które mogłyby gwarantować korektę tej kwoty.

2. Korekta tej kwoty wynikającej z punktu 1 robiona jest corocznie, po zamknięciu rocznego bilansu danego przedsiębiorstwa.

3. Płatność rekompensaty ustalonej z wyprzedzeniem jest realizowana w transzach. Płatność kwot wynikających z korekty postanowionej zgodnie z punktem 2 jest dokonywana natychmiastowo, jak tylko wielkość korekty jest określona.

Część V Nakładanie nowych obowiązków służby publicznej

Artykuł 14

1. Dotyczy przypadków opisanych w Artykule 1 (3), po upływie daty wejścia w życie tego Rozporządzenia Państwa Członkowskie mogą nakładać obowiązek służby publicznej na przedsiębiorstwa transportowe wyłącznie wtedy, gdy taki obowiązek jest niezbędny do zapewnienia odpowiednich usług transportowych.

2. Jeśli ten nałożony obowiązek powoduje w przedsiębiorstwach transportowych straty finansowe w rozumieniu Artykułu 5 (1) i (2) lub obciążenia finansowe w rozumieniu Artykułu 9, to właściwe władze Państw Członkowskich, jeśli zdecydują się na nałożenie tego obowiązku, postanawiają o przyznaniu rekompensaty obciążeń finansowych wynikających z nałożenia owego obowiązku. Postanowienia Artykułów od 10 do 13 mają zastosowanie.

Część VI Postanowienia końcowe

Artykuł 15

Decyzje podjęte przez właściwe władze Państw Członkowskich na podstawie postanowień z tego Rozporządzenia przedstawiają przyczyny, dla których zostały podjęte i są publikowane w odpowiednim trybie.

Artykuł 16

Państwa Członkowskie upewniają się, czy przedsiębiorstwa transportowe mają możliwość składania zażaleń w sprawie swoich interesów, w tym decyzji podjętych na podstawie tego Rozporządzenia.

Artykuł 17

1. Komisja może poprosić Państwa Członkowskie o dostarczenie wszystkich ważnych informacji dotyczących obowiązywania tego Rozporządzenia. Jeśli uzna za konieczne, Komisja konsultuje się z Państwami Członkowskimi.

2. Rekompensata wypłacana zgodnie z tym Rozporządzeniem zwolniona jest ze wstępnej procedury przygotowawczej postanowionej w Artykule 93 (3) Traktatu ustanawiającego Europejską Wspólnotę Gospodarczą.

Państwa Członkowskie natychmiast przesyłają do Komisji szczegóły, sklasyfikowanych według kategorii obowiązków, płatności rekompensat obciążeń finansowych przedsiębiorstwa powstałych w wyniku obowiązku służby publicznej zgodnego z Artykułem 2 lub w wyniku stosowania w transporcie pasażerskim stawek i warunków nałożonych w interesie jednej lub więcej kategorii osób.

Artykuł 18

1. Państwa Członkowskie, po konsultacji z Komisją i w określonym czasie, wprowadzają takie ustawy, rozporządzenia czy przepisy administracyjne, które mogą być konieczne do wprowadzenia tego Rozporządzenia, a w szczególności jego Artykułu 4.

2. Na prośbę Państwa Członkowskiego lub gdy uzna to za konieczne, Komisja konsultuje z zainteresowanym Państwem Członkowskim, proponowane w punkcie 1 warunki.

Artykuł 19

1. Jeśli chodzi o przedsiębiorstwa kolejowe, Rozporządzenie to stosuje się, w zakresie ich przewozów kolejowych, do następujących przedsiębiorstw:

- Societe nationale des chemins de fer belges (SNCB)/Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen (NMBS) – Narodowe Towarzystwo Kolei Belgijskich;
- Deutsche Bundesbahn (DB) – Niemieckie Koleje Federalne;
- Societe nationale des chemins de fer francais (SNCF) – Narodowe Towarzystwo Kolei Francuskich;
- Azienda autonoma delle Ferrovie dello Stato (FS) – Włoskie Koleje Państwowe;
- Societe nationale des chemins de fer luxembourgeois (CFL) – Luksemburskie Koleje;
- Naamloze Vennootschap Nederlandse Spoorwegen (NS) – Koleje Holenderskie.

2. W przypadku innych przedsiębiorstw transportowych, Rozporządzenie to niestosuje się do przedsiębiorstw dostarczających usługi o charakterze lokalnym lub regionalnym.

3. W ciągu trzech lat od wejścia w życie Rozporządzenia Rada, na podstawie zasad i celów zapisanych w Części II Decyzji z dnia 13 maja 1965 roku, decyduje o podjęciu działań uwzględniających obowiązki służby publicznej nie objętych niniejszym Rozporządzeniem.

Artykuł 20

Rozporządzenie to wchodzi w życie 1 lipca 1969 roku.

Rozporządzenie to jest w całości i bezpośrednio wiążące we wszystkich Państwach Członkowskich.

Sporządzono w Luksemburgu dnia 26 czerwca 1969 roku.

**ROZPORZĄDZENIE RADY (EEC) nr 1893/91 z 20 czerwca 1991¹
wprowadzające zmiany do Rozporządzenia (EEC) nr 1191/69 w sprawie działań
podejmowanych przez państwa członkowskie dotyczących wypełniania
obowiązków nieodłącznie związanych z pojęciem służby publicznej w przewozach
kolejami, drogami i śródlądowymi drogami wodnymi**

RADA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH,

Uwzględniając

postanowienia Traktatu ustanawiającego Europejską Wspólnotę Gospodarczą,
a w szczególności Artykuł 75 tego traktatu;

propozycję Komisji²;

opinię Parlamentu Europejskiego³,

opinię Komitetu Społecznego i Ekonomicznego⁴,

a także biorąc pod uwagę co następuje:

Podtrzymując zasadę zniesienia obowiązków wykonywania służby publicznej,
szczególny interes publiczny związany ze świadczeniem usług przewozowych może
dawać podstawy zastosowania w tej dziedzinie pojęcia służby publicznej;

Zgodnie z zasadą niezależności handlowej przedsiębiorstw przewozowych, uzgodnienia
dotyczące świadczenia usług przewozowych powinny być dokonane w formie umowy
zawartej pomiędzy kompetentnymi organami państw członkowskich
a zainteresowanymi przedsiębiorstwami,

¹ OJ L 169 z 29. 6. 1991 r. str. 1.

² OJ C 34 z 12. 2. 1990 r. str. 8.

³ OJ C 19 z 28. 1. 1991 r. str. 254.

⁴ OJ C 225 z 10. 9. 1990 r. str. 1.

W celu świadczenia niektórych usług lub w interesie niektórych grup społecznych pasażerów, państwa członkowskie powinny zachować możliwość utrzymania lub narzucenia niektórych obowiązków w zakresie służby publicznej,

Z tego względu niezbędne jest wprowadzenie zmian do Rozporządzenia (EEC) nr 1191/69,¹ ostatnio zmienionego Rozporządzeniem (EEC) nr 3572/90², w celu dostosowania jego zakresu i ustalenia ogólnych przepisów dotyczących umów w zakresie służby publicznej,

PRZYJĘŁA NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

Do Rozporządzenia (EEC) nr 1191/69 wprowadza się niniejszym następujące zmiany:

1. Artykuł 1 otrzymuje brzmienie:

‘Artykuł 1

1. Postanowienia zawarte w niniejszym Rozporządzeniu będą stosowane do przedsiębiorstw transportowych, które świadczą usługi w zakresie przewozów kolejowych, drogowych i śródlądowymi drogami wodnymi.

Państwa członkowskie mogą wyłączyć z zakresu stosowania niniejszego Rozporządzenia przedsiębiorstwo, którego działalność ogranicza się wyłącznie do świadczenia usług w zakresie przewozów miejskich, podmiejskich lub regionalnych.

2. Dla celów niniejszego Rozporządzenia:

pojęcie “usługi w zakresie przewozów miejskich i podmiejskich” oznacza usługi przewozowe świadczone w celu zabezpieczenia potrzeb centrów miast lub i zespołów miejskich oraz pomiędzy nimi i otaczającymi je obszarami,

¹ OJ L 156 z 28. 6. 1969 r. str. 1.

² OJ L 353 z 17. 12. 1990 r. str. 12.

pojęcie “usługi w zakresie przewozów regionalnych” oznacza usługi przewozowe świadczone w celu zabezpieczenia potrzeb danego regionu.

3. Kompetentne organy państw członkowskich zniosą wszelkie obowiązki związane z pojęciem służby publicznej, określone w niniejszym Rozporządzeniu, którym podlegają przewozy kolejowe, drogowe i śródlądowymi drogami wodnymi.
4. W celu zapewnienia świadczenia odpowiednich usług przewozowych, w szczególności uwzględniających czynniki socjalne i potrzeby środowiska naturalnego oraz planowania przestrzennego lub mając w perspektywie oferowanie specjalnych opłat za przewozy niektórym grupom pasażerów, kompetentne organy państw członkowskich mogą zawrzeć z przedsiębiorstwami przewozowymi umowy o służbę publiczną. Warunki i szczegółowe elementy dotyczące kierowania takimi przedsięwzięciami zgodnie z umową określone zostały poniżej w Sekcji V.
5. Niemniej jednak kompetentne organy państw członkowskich mogą utrzymać lub nałożyć obowiązki w zakresie służby publicznej, o których mowa w Artykule 2, w dziedzinie miejskich, podmiejskich i regionalnych pasażerskich usług przewozowych. Warunki i szczegółowe elementy dotyczące kierowania takimi przedsięwzięciami zgodnie z umową, w tym również metod kompensacji, określone zostały poniżej w częściach II, III oraz IV.

Jeżeli przedsiębiorstwa przewozowe działają nie tylko w dziedzinie świadczenia usług objętych obowiązkiem służby publicznej, lecz także podejmują działalność innego rodzaju, służba publiczna musi być wykonywana jako odrębna dziedzina spełniająca przynajmniej następujące warunki:

- (a) rozliczenia operacyjne odpowiadające każdej z form działalności będą prowadzone oddzielnie i proporcjonalna część majątku odnosząca się do każdej z nich będzie rozliczana zgodnie z obowiązującymi zasadami prowadzenia rachunkowości;
- (b) Wydatki będą równoważone przez dochody operacyjne i wypłaty pochodzące od władz publicznych, bez żadnej możliwości dokonania przeniesienia z lub na rzecz innego sektora działalności przedsiębiorstwa.

6. Ponadto kompetentne organy państw członkowskich mogą podjąć decyzję o nie stosowaniu postanowień zawartych w punkcie 3 i 4 co do stawek i warunków przewozów pasażerskich w interesie jednej lub więcej określonych grup osób.’
2. Skreśla się Artykuł 10 (2).
3. Skreśla się Artykuł 11 (3).
4. Część V otrzymuje brzmienie:

‘CZEŚĆ V

Umowy o świadczenie usług publicznych

Artykuł 14

1. “Umowy o świadczenie usług publicznych” oznacza umowę zawartą pomiędzy kompetentnym organem państwa członkowskiego, a przedsiębiorstwem przewozowym o świadczenie na rzecz ogółu społeczeństwa odpowiednich usług przewozowych.

Umowy o świadczenie usług publicznych mogą dotyczyć zwłaszcza:

- (i) usług przewozowych spełniających określone normy ciągłości, regularności, zdolności przewozowej i jakości;
 - (ii) dodatkowych usług przewozowych;
 - (iii) usług przewozowych o określonych stawkach i spełniających określone warunki, w szczególności w odniesieniu do niektórych grup pasażerów lub niektórych dróg;
 - (iv) dostosowania usług do rzeczywistych wymogów.
2. Umowy o świadczenie usług publicznych będą zawierały *inter alia* następujące punkty określające:
 - (a) charakter świadczonej usługi, z podaniem normy ciągłości, regularności, zdolności przewozowej i jakości;
 - (b) ceny usług objętych umową, które będą albo dodane do dochodów taryfowych, albo dochody będą w nie wliczone. W umowach zawarte będą także szczegółowe dane dotyczące stosunków finansowych pomiędzy obydwoma stronami;
 - (c) przepisy dotyczące trybu wprowadzania poprawek lub zmian do warunków umów, w szczególności zmian, które nie były wcześniej do przewodzenia;
 - (d) okres obowiązywania warunków umowy;

- (e) kary w przypadku nie wywiązania się z warunków określonych w umowie.
3. Majątek zaangażowany w świadczenie usług przewozowych, które objęte są umowami o świadczenie usług publicznych mogą należeć do przedsiębiorstwa lub być pozostawione do jego dyspozycji.
 4. Przedsiębiorstwo, które zamierza zaprzestać świadczenia usług przewozowych na rzecz ogółu społeczeństwa lub wprowadzić zasadnicze zmiany do dotychczas świadczonych przez siebie, w sposób ciągły i regularny, usług przewozowych, nie objętych systemem umów lub nie podlegających obowiązkowi wynikającemu ze służby publicznej, powiadomi kompetentny organ państwa członkowskiego o tym fakcie, co najmniej z trzymiesięcznym wyprzedzeniem.

Kompetentny organ może podjąć decyzję o odrzuceniu tej notyfikacji.

Postanowienie to nie będzie miało wpływu na inne krajowe procedury upoważniające do zakończenia świadczenia lub modyfikacji usług przewozowych.

5. Po otrzymaniu informacji, o której mowa w punkcie 4, kompetentne organy mogą wywierać nacisk na utrzymanie świadczenia usługi przez okres nie dłuższy niż jeden rok od daty złożenia notyfikacji i poinformują o tym przedsiębiorstwo, nie później niż na miesiąc przed wygaśnięciem ważności notyfikacji.

Organy te mogą również podjąć inicjatywę negocjacji wprowadzenia lub modyfikacji takiej usługi przewozowej.

6. Wydatki wynikające dla przedsiębiorstwa przewozowego z obowiązków, o których mowa w punkcie 5 będą kompensowane zgodnie ze wspólną procedurą określoną w Sekcji II, III i IV.

5. Skreśla się Artykuł 19.

Artykuł 2

Niniejsze Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem 1 lipca 1992 r.

Niniejsze Rozporządzenie obowiązuje i będzie bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.