



**PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.**



**Recast pierwszego pakietu kolejowego**

**biznesowa podstawa liberalizacji  
ryнку przewozów kolejowych**

Gdańsk, 10 październik 2011 r.



# EUROPEJSKIE REGULACJE PRAWNE DLA KOLEI

PIERWOTNA IDEA: swobodny przepływ osób, towarów i kapitału

CEL: zintegrowany europejski system kolejowy zapewniający realizację trans-granicznych usług bez konieczności zmiany przewoźnika przy zapewnieniu najwyższej jakości usług - konkurencyjny.

METODA: liberalizacja transportu kolejowego

- ❖ Optymalizacja wykorzystania istniejącej infrastruktury
- ❖ Zrównoważenie różnych rodzajów transportu  
(przy uwzględnieniu możliwości transportu przyjaznego dla środowiska – kolei, śródlądowego transportu wodnego i morskiego transportu na krótkie odległości).
- ❖ Uczciwe i wydajne określanie cen za korzystanie z infrastruktury.
- ❖ Skoncentrowanie się na potrzebach klientów





# EUROPEJSKIE REGULACJE PRAWNE DLA KOLEI

## Dyrektywy kolejowe:

- 91/440/EEC on the development of the Community's railways
- 95/18/EC on the licensing of railway undertakings
- 95/22/EC on the allocation of railway infrastructure capacity and the charging of infrastructure fees
- 96/48/EC on the interoperability of the trans-European high-speed rail system
- 01/12/EC amending Council Directive 91/440/EEC on the development of the Community's railways
- 01/13/EC amending Council Directive 95/18/EC on the licensing of railway undertakings
- 01/14/EC on the capacity allocation, charges for the use of railway infrastructure, safety certification
- 01/16/EC on the interoperability of the trans-European conventional rail system
- 04/49/EC on safety on the Community's railways and amending 95/18/EC and 2001/14/EC
- 04/50/EC amending 96/48/EC on HS interoperability and 2001/16/EC on CR interoperability
- **04/51/EC** amending Council Directive 91/440/EEC on the development of the Community's railways
- ... ..
- ... ..
- **08/57/EC** on the interoperability of the rail system within the Community
- **08/110/EC** amending Directive 2004/49/EC on safety on the Community's railways

**1szy pakiet  
kolejowy**

**Rozwój kolei Wspólnoty**

**Licencjonowanie przewoźników**

**Alokacja przepustowości infrastruktury**

**Certyfikacja bezpieczeństwa**

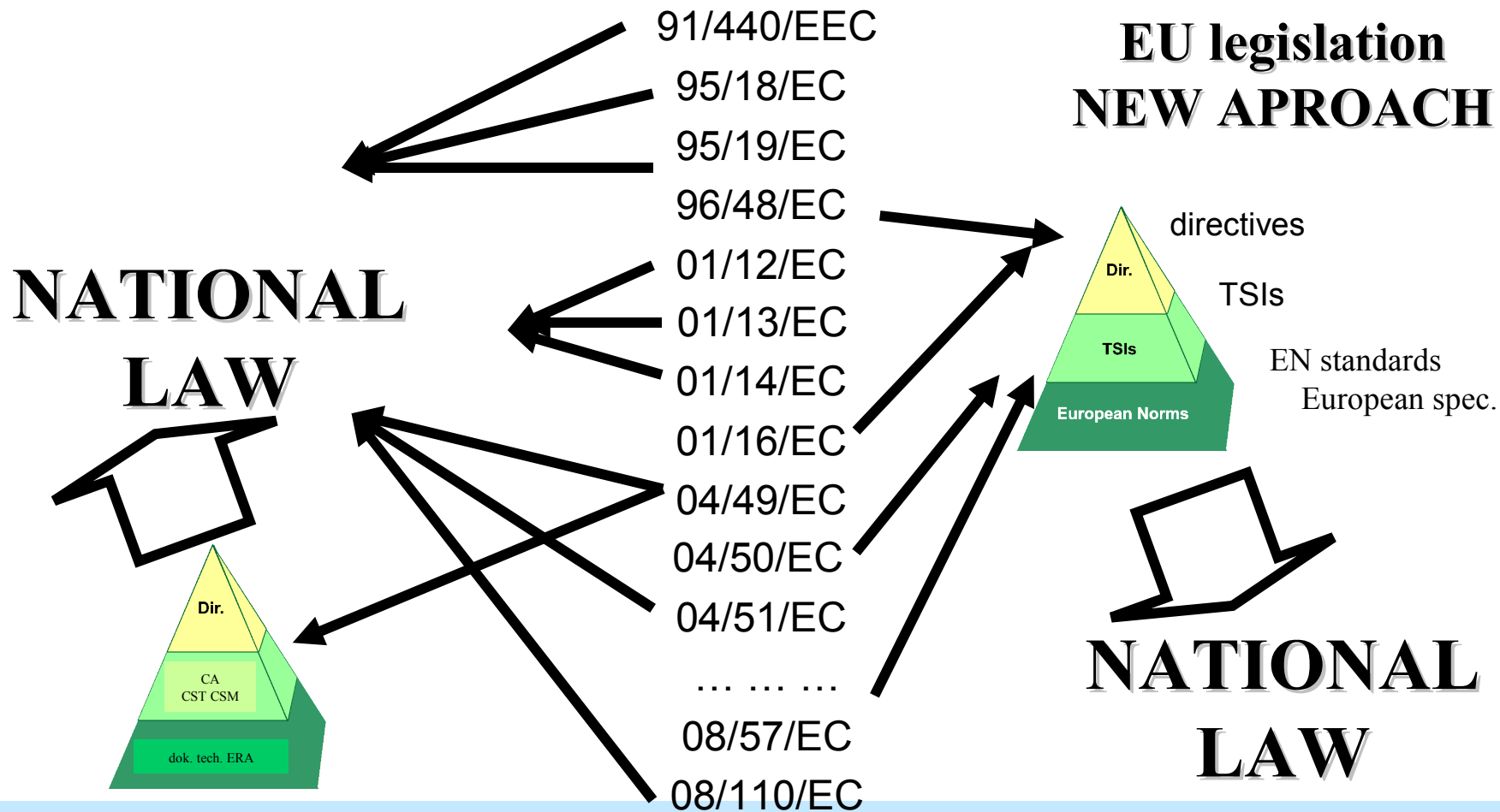
**Interoperacyjność**





# EUROPEJSKIE REGULACJE PRAWNE DLA KOLEI

## Dyrektywy kolejowe a prawo krajowe:





## RECAST 1-go Pakietu Kolejowego

### Co to takiego? Jaka to procedura?

**Recast** to nic innego jak uporządkowanie legislacji poprzez zmianę i/lub doprecyzowanie niektórych zapisów dyrektyw – przekształcenie.

Recastowi 1-go PK towarzyszy **kodyfikacja** – jest to forma zmiany aktów prawnych składających się na 1szy PK zakładająca konsolidację tekstu i przegrupowanie zapisów w taki sposób, aby odpowiadały one jednemu tematowi (np. zapisy o roli regulatora rynku znajdujące się w różnych dyrektywach zostaną umieszczone w jednym rozdziale nowej dyrektywy).

Należy zaznaczyć, iż kodyfikacja nie ingeruje w merytoryczną treść poszczególnych artykułów i zapisów dyrektyw. Nad nie ingerowaniem w treść czuwa Komisja ds. Prawnych..

KE uznała że słownictwo użyte w zapisach niektórych artykułów dyrektyw jest zbyt ogólne i tym samym pozwala to państwom członkowskim UE na implementację i stosowanie tych aktów prawnych w różny sposób. W związku z tym KE postanowiła zmodyfikować treść tych artykułów, aby były one bardziej precyzyjne.

W ramach recastu 1-go PK zastosowano **uproszczoną procedurę współdecyzji**, czyli: KE przedstawi Parlamentowi propozycję modyfikacji niektórych artykułów dyrektyw, a następnie Rada i PE będą pracować wyłącznie nad tymi artykułami (z wyłączeniem możliwości modyfikacji innych zapisów nie ujętych wcześniej przez Komisję).



# GLÓWNE TEZY RECAST-u

## 1. Konkurencja

UE dąży do zwiększenia konkurencji na rynku kolejowym dla zwiększenia konkurencyjności kolei na rynku transportowym.

### Wyzwaniem pozostają:

- niedyskryminujący dostęp do usług związanych z przewozami:
  - obiekty obsługi technicznej,
  - dworce,
  - informacja dla pasażerów,
  - kasy biletowe;
- jasne zasady dot. konfliktów interesów i praktyk dyskryminacyjnych;
- publikacja bardziej szczegółowych regulaminów sieci.





# GLÓWNE TEZY RECAST-u

## 2. Nadzór regulacyjny

UE dąży do wzmocnienia krajowych organów do spraw bezpieczeństwa w transporcie kolejowym zarówno w wymiarze nadzoru nad podmiotami jak i wymiarze nadzoru nad stosowanymi urządzeniami i systemami.

### Wyzwaniem pozostają:

- wzmocnienie uprawnień NSAs w zakresie nadzoru nad dostępem do usług związanych z przewozami;
- niezależność krajowych NSAs od wszelkich organów publicznych;
- zwiększenie uprawnień NSAs w zakresie:
  - przeprowadzania kontroli,
  - nakładania sankcji,
  - prowadzenia procedur odwoławczych,
  - wszczynania dochodzeń z urzędu.





## GLÓWNE TEZY RECAST-u

### 3. Ramy inwestycji publicznych i prywatnych

UE dąży do zharmonizowanej architektury finansowej, która przyciągnie inwestorów. Chce wprowadzenia długoterminowych strategii i kontraktów wieloletnich dla rozwoju i utrzymywania infrastruktury oraz precyzyjnych i elastycznych zasad pobierania opłat za korzystanie z infrastruktury.

#### **Wyzwaniem pozostają:**

- niedostateczne finansowanie infrastruktury w tym:
  - wąskie gardła,
  - korytarze towarowe,
  - linie kolei dużych prędkości;
- zbyt wysokie opłaty za korzystanie z infrastruktury;
- zróżnicowanie opłat przy uwzględnieniu poziomu hałasu generowanego do środowiska czy pokładowego wyposażenia ERTMS.







# GLÓWNE TEZY RECAST-u

## 4. Cele horyzontalne

2. Uproszczenie, doprecyzowanie i unowocześnienie otoczenia regulacyjnego transportu kolejowego w UE.
5. Realizacja strategii „Europa 2020” – transport przyjazny środowisku jako krwioobieg konkurencyjnej gospodarki UE.
8. Un-bunding – rozdzielenie zarządców i przewoźników kolejowych.





## RECAST 1-go Pakietu Kolejowego harmonogram prac

- 17 IX 2010 – KE przedstawiła projekt rewizji 1-go Pakietu Kolejowego;
  - 16 IV 2011 – opublikowany został projekt raportu posła sprawozdawcy PE (Debora Serracchiani, IT, Socjaliści)
  - 16 VI 2011 – Rada Ministrów Transportu UE zaakceptowała podejście ogólne
- 
- 11 X 2011 – głosowanie nad poprawkami w Komisji TRAN PE
  - XI 2011 – głosowanie podczas sesji plenarnej PE
  - XII 2011 – **Rada Ministrów Transportu UE powinna przyjąć tzw. „porozumienie polityczne” co powinno zakończyć formalnie procedurę pierwszego czytania w PE**
  - I-III 2012 – rozpoczęcie procedury drugiego czytania w PE
  - X-XII 2012 – zakończenie prac legislacyjnych nad recast-em 1-go Pakietu Kol.

Plus dwa lub nawet trzy lata na transpozycję do prawa krajowego oraz możliwe wprowadzenie dłuższych okresów przejściowych na forum PE.





**Dziękuję za uwagę**

