Rada
Unii Europejskiej

PL

16378/14
(OR. en)

PRESSE 622
PR CO 64

KOMUNIKAT PRASOWY

3352. posiedzenie Rady

Transport, telekomunikacja i energia

Transport

Bruksela, 3 grudnia 2014 r.

Przewodniczący **Maurizio Lupi**
Minister infrastruktury i transportu z Włoch

P R A S A

Rue de la Loi 175 B – 1048 BRUKSELA Tel.: +32 (0)2 281 6319 / 6319 Faks: +32 (0)2 281 8026
press.office@consilium.europa.eu http://www.consilium.europa.eu/press

Główne wyniki posiedzenia Rady

SES II+: Jednolita europejska przestrzeń powietrzna

Rada wypracowała podejście ogólne w sprawie dwóch wniosków w ramach pakietu SES II+: zdecydowano się przyśpieszyć wprowadzenie w życie jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej (wniosek w sprawie jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej) oraz zmienić przepisy dotyczące Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego (wniosek w sprawie EASA). Celem tych wniosków jest zmniejszenie fragmentacji europejskiego systemu transportu lotniczego oraz zwiększenie jego konkurencyjności. Komunikat prasowy

Maurizio Lupi, włoski minister infrastruktury i transportu, który przewodniczył obradom, powiedział: „Dzisiaj udzieliliśmy konkretnej odpowiedzi społeczności lotniczej UE i obywatelom UE, którzy oczekiwali tego wniosku. Osiągnęliśmy ważne porozumienie w sprawie wniosku, który powinien rozwiać wiele wątpliwości, jakie państwa członkowskie mają co do prawodawstwa dotyczącego jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej, a także nadać realizacji inicjatywy w zakresie jednolitej przestrzeni powietrznej nowy pozytywny impet”.

Czwarty pakiet kolejowy

Ministrowie zapoznali się z postępem prac nad wnioskami w sprawie otwarcia rynku i wzmocnienia zarządzania nim. Przyjęli podejście ogólne dotyczące wniosku zakładającego uchylenie obowiązującego rozporządzenia w sprawie normalizacji rachunkowości przedsiębiorstw kolejowych, ponieważ rozporządzenie to stało się nieaktualne.

Minister Maurizio Lupi powiedział: „Po półtorarocznych pracach poświęconych wyłącznie technicznemu filarowi czwartego pakietu kolejowego prezydencja włoska zajęła się kompleksowo jego filarem politycznym. W następstwie pierwszej debaty politycznej, która odbyła się w październiku 2014 r. w Luksemburgu, prowadziliśmy wszechstronne negocjacje. Dzięki nim przedstawiliśmy propozycje dotyczące wszystkich głównych kwestii, tak aby możliwe były postępy w pracach. Prezydencja łotewska będzie zatem mogła sfinalizować negocjacje na forum Rady, co przygotuje grunt pod ostateczną wymianę poglądów z Parlamentem Europejskim oraz – mamy nadzieję – pod przyjęcie całego pakietu zgodnie z oczekiwaniami Parlamentu oraz obywateli i przedsiębiorstw UE”.

Inwestycje w infrastrukturę transportową

Ministrowie przyjęli konkluzje w sprawie infrastruktury transportowej i sieci transeuropejskich.

Minister Maurizio Lupi stwierdził: „Inwestycje w infrastrukturę transportową oraz efektywne sieci mają kluczowe znaczenie dla stymulowania wzrostu gospodarczego i konkurencyjności, co z kolei przyczynia się do tworzenia lepszych i liczniejszych miejsc pracy. Przyjmując dzisiaj te konkluzje, Rada jednomyślnie wysyła jasny sygnał o ogromnym potencjale inwestycji w infrastrukturę w kontekście przeglądu strategii «Europa 2020»”.

SPIS TREŚCI[1]

UCZESTNICY 4

OMAWIANE PUNKTY

INWESTYCJE W INFRASTRUKTURĘ 6

SES II+: JEDNOLITA EUROPEJSKA PRZESTRZEŃ POWIETRZNA 6

ZAŁOGI STATKÓW RYBACKICH 7

CZWARTY PAKIET KOLEJOWY 8

Normalizacja rachunkowości przedsiębiorstw kolejowych 8

Otwarcie rynku kolejowego i zarządzanie nim 9

Wnioski Komisji w sprawie otwarcia rynku i zarządzania nim 10

SPRAWY RÓŻNE 11

Kwestia bezzałogowych statków powietrznych na dorocznej konferencji w sprawie bezpieczeństwa Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego 11

Galileo 11

Wpływ embarga nałożonego przez Rosję na litewski transport drogowy towarów 11

Program nadchodzącej prezydencji w dziedzinie transportu 11

INNE ZATWIERDZONE PUNKTY

brak

[1]
- Jeżeli deklaracje, konkluzje lub rezolucje zostały przez Radę formalnie przyjęte, jest to zaznaczone w tytule danego punktu, a tekst jest umieszczony w cudzysłowie.
- Dokumenty, do których odesłano w tekście, są dostępne na internetowej stronie Rady (http://www.consilium.europa.eu).
- Gwiazdką oznaczono akty przyjęte wraz z oświadczeniami do protokołu Rady przeznaczonymi do wiadomości publicznej; oświadczenia te można znaleźć na wyżej wspomnianej internetowej stronie Rady lub uzyskać z biura prasowego.

UCZESTNICY

Belgia:	
Jacqueline GALANT	minister ds. mobilności, odpowiedzialna za spółkę publiczną Belgocontrol oraz za belgijskie koleje państwowe (Société nationale des chemins de fer belges)
Bułgaria:	
Iwajło MOSKOWSKI	minister transportu, technologii informacyjnej i łączności
Republika Czeska:	
Ladislav NĚMEC	wiceminister transportu
Dania:	
Magnus HEUNICKE	minister transportu
Niemcy:	
Aleksander DOBRINDT	federalny minister transportu i infrastruktury cyfrowej
Estonia:	
Clyde KULL	zastępca stałego przedstawiciela
Irlandia:	
Paschal DONOHOE	wiceminister do spraw europejskich (Kancelaria Premiera i Ministerstwo Spraw Zagranicznych i Handlu)
Grecja:	
Andreas PAPASTAVROU	zastępca stałego przedstawiciela
Hiszpania:	
Ana María PASTOR JULIÁN	minister robót publicznych
Francja:	
Alain VIDALIES	sekretarz stanu ds. transportu, gospodarki morskiej i rybołówstwa
Chorwacja:	
Siniša Hajdaš DONČIĆ	minister gospodarki morskiej, transportu i infrastruktury
Włochy:	
Maurizio LUPI	minister infrastruktury i transportu
Cypr:	
Marios DEMETRIADES	minister komunikacji i robót publicznych
Łotwa:	
Anrijs MATĪSS	minister transportu
Kaspars OZOLIŅŠ	sekretarz stanu w Ministerstwie Transportu
Litwa:	
Arijandas ŠLIUPAS	wiceminister transportu i łączności
Luksemburg:	
François BAUSCH	minister ds. zrównoważonego rozwoju i infrastruktury
Węgry:	
Olivér VÁRHELYI	zastępca stałego przedstawiciela
Malta:	
Joe MIZZI	minister transportu i infrastruktury

Niderlandy:	
Melanie SCHULTZ	
van HAEGEN-MAAS GEESTERANUS	minister infrastruktury i środowiska
Wilma MANSVELD	sekretarz stanu ds. infrastruktury i środowiska
Austria:	
Alois STÖGER	federalny minister transportu, innowacji i technologii
Polska:	
Zbigniew KLEPACKI	podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju
Portugalia:	
Sérgio MONTEIRO	sekretarz stanu ds. infrastruktury, transportu i łączności
Rumunia:	
Iulian MATACHE	sekretarz stanu, Ministerstwo Transportu
Słowenia:	
Peter GAŠPERŠIČ	minister infrastruktury
Słowacja:	
František PALKO	sekretarz stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Rozwoju Regionalnego
Finlandia:	
Marianne HUUSKO-LAMPONEN	zastępca stałego przedstawiciela
Szwecja:	
Anna JOHANSSON	minister infrastruktury
Zjednoczone Królestwo:	
Robert GOODWILL	parlamentarny podsekretarz stanu ds. transportu

.....

Komisja:	
Violeta BULC	Członek
Elżbieta BIEŃKOWSKA	Członek

OMAWIANE PUNKTY

INWESTYCJE W INFRASTRUKTURĘ

Podczas posiedzenia jawnego Rada przyjęła **konkluzje w sprawie infrastruktury transportowej i sieci transeuropejskiej (TEN-T)**. Konkluzje te stanowią wkład w **śródokresowy przegląd strategii „Europa 2020" na rzecz wzrostu gospodarczego**, który ma się odbyć w 2015 r.

Głównym przesłaniem, które ma zostać przekazane podczas grudniowego posiedzenia Rady Europejskiej – oraz w ramach przeglądu strategii „Europa 2020" – jest stwierdzenie, że gospodarka UE potrzebuje kompletnej i efektywnej sieci infrastruktury transportowej, by mogła rosnąć i tworzyć miejsca pracy.

Wielu ministrów zabrało głos, żeby podziękować prezydencji za te konkluzje i za przesłanie, które zawierają. Kilku ministrów z aprobatą odniosło się do prezentacji planu inwestycji przygotowanego przez Jeana-Claude'a Junckera, która miała miejsce 26 listopada. Ministrowie ci, podobnie jak prezydencja i Komisja, byli zdania, że inwestycje w infrastrukturę transportową, które przynoszą korzyści są zarówno krótko- jaki i długoterminowe, przyczynią się do realizacji programu działań przygotowanego przez przewodniczącego Junckera.

- Projekt konkluzji Rady w sprawie infrastruktury transportowej i sieci transeuropejskiej

Wiceprzewodniczący Henning Christophersen i koordynator Carlo Secchi przedstawili swoje sprawozdanie okresowe, sporządzone wraz z koordynatorem Kurtem Bodewigiem.
W sprawozdaniu wymieniono przykłady projektów TEN-T, które mogą się szczególnie nadawać do realizacji w ramach nowych systemów finansowych. Autorzy zamierzają przedstawić sprawozdanie końcowe wiosną 2015 r. Ich celem jest zapewnienie, by europejskie projekty w dziedzinie transportu mogły korzystać z takich systemów. Opracowanie sprawozdania zleciła prezydencja włoska na nieformalnym posiedzeniu ministrów transportu we wrześniu 2014 r.

- Nowe systemy finansowe dla europejskich projektów w dziedzinie infrastruktury transportowej – śródokresowe
- Transeuropejska sieć transportowa
- Podsumowanie realizacji strategii „Europa 2020" – komunikat Komisji

SES II+: JEDNOLITA EUROPEJSKA PRZESTRZEŃ POWIETRZNA

Rada wypracowała **podejście ogólne** w sprawie dwóch wniosków w ramach pakietu SES II+: zdecydowano się przyśpieszyć **wprowadzenie w życie jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej** (wniosek w sprawie jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej) oraz zmienić przepisy dotyczące **Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego** (wniosek w sprawie EASA).

Inicjatywa dotycząca jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej ma na celu zmianę organizacji europejskiej przestrzeni powietrznej i zarządzania nią. Celem tej zmiany jest zniesienie obecnej fragmentacji przestrzeni powietrznej, usprawnienie działania służb żeglugi powietrznej i jak najlepsze wykorzystanie potencjału zarządzania ruchem lotniczym. Prostsze tory lotu i ściślejsza współpraca powinny przyczynić się do dalszego zwiększenia bezpieczeństwa latania, obniżenia kosztów oraz redukcji emisji gazów cieplarnianych. Wszystkie te działania powinny także zwiększyć konkurencyjność europejskiego sektora transportu lotniczego w stosunku do innych regionów świata.

- Więcej informacji można znaleźć w komunikacie prasowym Jednolita europejska przestrzeń powietrzna: Rada uzgadnia swoje stanowisko

ZAŁOGI STATKÓW RYBACKICH

Ministrowie uzgodnili **co do zasady** decyzję o **upoważnieniu państw członkowskich do zostania stronami Międzynarodowej konwencji o wymaganiach w zakresie wyszkolenia, wydawania świadectw oraz pełnienia wacht dla załóg statków rybackich** (konwencja STCW-F). W związku z osiągnięciem porozumienia przez Radę, wniosek możne zostać przesłany Parlamentowi Europejskiemu w celu uzyskania zgody. Po wyrażeniu zgody przez PE, Rada będzie mogła przyjąć ten wniosek.

Konwencja STCW-F jest konwencją Międzynarodowej Organizacji Morskiej. Została ona przyjęta w 1995 r., a w 2012 r. weszła w życie. Konwencja ta jest pierwszą próbą sprawienia, by standardy bezpieczeństwa dotyczące załóg statków rybackich były obowiązkowe w skali międzynarodowej.

Celem konwencji jest zapewnienie, by załogi statków miały stosowne kwalifikacje i odpowiedni stan zdrowia. Aby udowodnić spełnienie tych wymogów, członkowie załóg potrzebują stosownego certyfikatu, a także muszą przejść badanie lekarskie. Powinno to zminimalizować potencjalne zagrożenia dla bezpieczeństwa, przed którymi stoją ludzie pracujący na morzu, a także zagrożenia dla mienia oraz środowiska morskiego. Konwencja ma stworzyć ponadto równe warunki działania w sektorze gospodarki rybnej.

Jej postanowienia mają zastosowanie do statków o długości co najmniej 24 metrów oraz sile napędowej wynoszącej co najmniej 750 kW. Dotyczą one szyprów, oficerów, mechaników i radiooperatorów.

UE nie może zostać stroną konwencji STCW-F, ponieważ jej stronami mogą być jedynie państwa. Cztery państwa UE (Dania, Hiszpania, Łotwa i Litwa) przyłączyły się już do tej konwencji. Zdaniem Komisji niektóre elementy konwencji są objęte zakresem wyłącznych kompetencji UE w odniesieniu do wzajemnego uznawania kwalifikacji i mają wpływ na postanowienia traktatowe oraz prawo wtórne UE. W związku z tym państwa członkowskie muszą zostać upoważnione przez Radę do zostania stronami konwencji STCW-F.

W tekście decyzji znajduje się także apel skierowany do wszystkich państw UE, które mają statki rybackie pływające pod ich banderą lub porty przyjmujące morskie statki rybackie objęte zakresem zastosowania konwencji lub instytucje prowadzące szkolenia dla załóg statków rybackich, by zostały stronami konwencji.

- Decyzja Rady o upoważnieniu państw członkowskich
- Międzynarodowa Organizacja Morska STCW-F

CZWARTY PAKIET KOLEJOWY

Rada przyjęła **podejście ogólne** dotyczące wniosku zakładającego uchylenie obowiązującego rozporządzenia w sprawie **normalizacji rachunkowości** przedsiębiorstw kolejowych. Ministrowie **zapoznali się z postępem prac** nad dwoma wnioskami w sprawie usprawnienia usług kolejowych w UE poprzez **otwarcie rynku** i wzmocnienie **zarządzania** nim.

Oba te wnioski stanowią **„polityczny" czy też „rynkowy" filar czwartego pakietu kolejowego**. Aby nabrać mocy prawnej, będą one musiały także zostać zatwierdzone przez Parlament Europejski.

Normalizacja rachunkowości przedsiębiorstw kolejowych

Celem wniosku jest uchylenie rozporządzenia nr 1192/69, które jest już nieaktualne i niezgodnie z prawodawstwem UE. Pierwotnie zostało ono przyjęte, aby dostosować koszty i korzyści monopolistycznych krajowych spółek kolejowych do kosztów i korzyści osiąganych w innych sektorach transportowych.

Takie rozwiązanie było konieczne w latach 60. ubiegłego wieku, gdy krajowe spółki kolejowe w wielu przypadkach wykonywały zadania w imieniu organów publicznych. Wypłacały one świadczenia rodzinne, emerytury i renty oraz pokrywały koszty leczenia. Przyczyniały się do realizacji ogólnej polityki zatrudnienia, dając pracę ludziom, których w rzeczywistości nie potrzebowały. Wypłacały nawet z własnych budżetów odszkodowania wojenne. Koszty te oraz – w niektórych przypadkach – korzyści stwarzały dla spółek kolejowych nierówne warunki działania w porównaniu z innymi rodzajami transportu.

Tylko cztery państwa członkowskie: Belgia, Irlandia, Niemcy i Polska wciąż stosują to rozporządzenie. Obecnie stosowane są następujące kategorie rekompensat: utrata całkowitej lub częściowej zdolności do pracy w wyniku wypadków przy pracy, emerytury i renty oraz koszty związane z przejazdami kolejowymi. Łączna roczna kwota rekompensat wynosi nieco ponad 100 mln EUR.

Płatności zgodnych z prawem UE można jednak dokonywać w ramach innych instrumentów lub systemów. W odniesieniu do kosztów związanych z przejazdami kolejowym, które stanowią największą kategorię, przed 16 czerwca 2015 r., gdy ma zostać zakończona transpozycja dyrektywy ustanawiającej jednolity europejski obszar kolejowy, będzie dostępny inny instrument.

Ministrowie uzgodnili, że rozporządzenie powinno wejść w życie następnego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*, zgodnie z propozycją Komisji.

- Normalizacja rachunkowości: sprawozdanie dla Rady

Otwarcie rynku kolejowego i zarządzanie nim

Celem postulowanych dyrektywy i rozporządzenia jest usprawnienie **krajowych przewozów pasażerskich** przez **otwarcie ich na konkurencję**. Wprowadziłyby one także nowe przepisy dotyczące **zasad działania zarządców infrastruktury**, aby zapewnić jednakowy dostęp do infrastruktury i lepsze zaspokojenie potrzeb rynku.

Celem jest sprawienie, by przewozy kolejowe były bardziej dynamiczne i odpowiadające potrzebom klientów, a także zachęcanie do inwestycji i innowacji.

Odnotowano postępy w pracach grupy roboczej od czasu debaty, która odbyła się na forum Rady w październiku. Sprawozdanie z postępu prac podsumowuje przeprowadzone dotychczas działania oraz zawiera propozycje dotyczące dalszej dyskusji.

- Sprawozdanie z postępu prac nad otwarciem rynku i zarządzaniem nim

Aby poczynić dalsze postępy **prezydencja proponuje, by przeanalizować m.in. następujące kwestie**:

– Należy stworzyć zabezpieczenia w celu zachowania równowagi ekonomicznej lub rentowności zamówień publicznych na usługi, tzn. umów zawierających obowiązek realizacji przewozów nawet wtedy, gdy nie przynoszą one zysków.

– Trzeba także wprowadzić zabezpieczenia zapobiegające „wybieraniu najlepszych kąsków”. Oznacza to, że spółki handlowe nie powinny mieć możliwości wybierania atrakcyjnych odcinków sieci ze szkodą dla odcinków przynoszących straty, których obsługa leży w interesie publicznym.

– Państwa członkowskie powinny mieć możliwość tworzenia wiązanych pakietów linii dochodowych i niedochodowych.

– W przypadku zachowania zasady przetargowego udzielania zamówień, należy przyjąć szereg wyjątków.

– Państwa członkowskie powinny mieć swobodę wyboru własnego modelu zarządzania. Istniałyby wspólne zasady służące zapewnieniu bezstronności zarządców infrastruktury i przejrzystości przepływów finansowych, bez względu na strukturę.

– Terminy powinny być dłuższe niż terminy proponowane przez Komisję.

Propozycje Komisją służą ukierunkowaniu dalszych dyskusji i pod żadnym względem nie mają mieć charakteru nakazowego.

Wnioski Komisji w sprawie otwarcia rynku i zarządzania nim

Po otwarciu rynku kolejowych przewozów towarowych w 2007 r. oraz pasażerskich przewozów międzynarodowych w 2010 r. Komisja proponuje otwarcie dla konkurencji rynku krajowych kolejowych przewozów pasażerskich od grudnia 2019 r. Od tego momentu przedsiębiorstwa kolejowe z UE miałyby jednakowy dostęp do torów, sygnalizacji i stacji we wszystkich państwach UE w celu realizacji krajowych przewozów pasażerskich.

Od roku 2019 zamówienia na usługi publiczne, które obecnie obejmują 90% przejazdów kolejowych w UE, podlegałyby z zasady obowiązkowej procedurze przetargowej. Zamówienia już przyznane bezpośrednio mogłyby być kontynuowane do daty wygaśnięcia, lecz nie dłużej niż do końca 2022 r.

Komisja proponuje także wzmocnienie przepisów UE dotyczących oddzielenia zarządców infrastruktury, odpowiedzialnych za sieć i stacje, od przedsiębiorstw kolejowych, które realizują przewozy. Krajowe monopole kolejowe łączące obie funkcje musiałyby zostać rozdzielone („rozdział instytucjonalny”). Natomiast w przypadkach, w których państwa członkowskie chciałyby zachować istniejące struktury holdingowe, wprowadzono by surowe zabezpieczenia, by zapewnić niezależność zarządców infrastruktury.

- Czwarty pakiet kolejowy

SPRAWY RÓŻNE

Kwestia bezzałogowych statków powietrznych na dorocznej konferencji w sprawie bezpieczeństwa Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego

Prezydencja przekazała ministrom informacje na temat dorocznej konferencji EASA poświęconej bezpieczeństwu, która odbyła się w Rzymie w dniach 15–16 października 2014 r. Głównymi tematami konferencji były kwestie bezpieczeństwa w lotnictwie ogólnym oraz zdalnie kierowane bezzałogowe systemy powietrzne (BSP, cywilne bezzałogowe statki powietrzne). Komisje poinformowała o zakończeniu konsultacji publicznych w sprawie BSP. W ich następstwie Komisja przedstawi w przyszłym roku konkretne wnioski.

Tematem zdalnie kierowanych bezzałogowych systemów powietrznych zajmowali się również ministrowie na posiedzeniu Rady ds. Transportu w październiku.

Galileo

Komisja przekazała ministrom aktualne informacje na temat swojego stanowiska w sprawie globalnych systemów nawigacji satelitarnej, Galileo i EGNOS. Komisja podkreśliła ich potencjał polityczny i gospodarczy oraz stwierdziła, że celem jest zapewnienie wstępnych usług Galileo do 2016 r., a do 2020 r. – pełnych usług.

Wpływ embarga nałożonego przez Rosję na litewski transport drogowy towarów

Delegacja Litwy poinformowała ministrów o trudnościach, jakie napotykają ostatnio litewskie samochody ciężarowe i osobowe na granicy z Rosją. Zauważyła, że wiele podmiotów gospodarczych może ponieść poważne konsekwencje ekonomiczne i straty finansowe.

Komisja zobowiązała się do uważnego monitorowania tej sytuacji.

- Nota informacyjna delegacji Litwy

Program nadchodzącej prezydencji w dziedzinie transportu

Nadchodząca łotewska prezydencja przedstawiła swój program prac w dziedzinie transportu na pierwszą połowę 2015 r. Wśród wniosków ustawodawczych, na których się skupi, znajdą się: czwarty pakiet kolejowy, prawa pasażerów lotniczych i wymogi techniczne dotyczące statków żeglugi śródlądowej. Inne dziedziny priorytetowe obejmują bezpieczeństwo na drodze, międzynarodowe środowisko transportu morskiego oraz transeuropejską sieć transportową. Posiedzenia Rady ds. Transportu są planowane na 13 marca i 11 czerwca 2015 r.

- Nota informacyjna prezydencji łotewskiej

INNE ZATWIERDZONE PUNKTY