

Bruksela, 26 listopada 2018 r.
(OR. en)

14757/18

TRANS 576
FIN 924

WYNIK PRAC

Od:	Sekretariat Generalny Rady
Do:	Delegacje
Nr poprz. dok.:	14233/18 TRANS 539 FIN 890
Dotyczy:	Konkluzje Rady w sprawie sporządzonego przez Europejski Trybunał Obrachunkowy sprawozdania specjalnego nr 19/2018 pt. „Europejska sieć kolei dużych prędkości – nieefektywny i fragmentaryczny system zamiast realnego rozwiązania” – Konkluzje Rady (26 listopada 2018 r.)

Delegacje otrzymują w załączeniu konkluzje Rady w sprawie sprawozdania specjalnego nr 19/2018 Europejskiego Trybunału Obrachunkowego pt. „Europejska sieć kolei dużych prędkości – nieefektywny i fragmentaryczny system zamiast realnego rozwiązania” przyjęte przez Radę na jej 3653. posiedzeniu w dniu 26 listopada 2018 r.

**Konkluzje Rady
w sprawie
sporządzonego przez Europejski Trybunał Obrachunkowy sprawozdania specjalnego
nr 19/2018**

RADA

1. ZAPOZNAŁA SIĘ ze sprawozdaniem specjalnym nr 19/2018 Europejskiego Trybunału Obrachunkowego dotyczącym sieci kolei dużych prędkości i otwartym podejściem przyjętym przez Trybunał, w tym jeżeli chodzi o długoterminowe planowanie i opłacalność sieci.
2. PODKREŚLA znaczenie usług kolei dużych prędkości dla mobilności obywateli, działalności gospodarczej i ochrony środowiska.
3. PRZYPOMINA o rozporządzeniu w sprawie sieci TEN-T przyjętym w 2013 r., w którym przewiduje się przyjęcie strategicznego i skoordynowanego planowania sieci kolejowej obejmującej cały obszar UE i wskazuje się części sieci kolejowej, które mają być modernizowane zgodnie z normami dla dużych prędkości. PODKREŚLA rolę koordynatorów europejskich w ułatwianiu rozwoju korytarzy sieci bazowej oraz – w szczególności – przy realizacji projektów transgranicznych. PODKREŚLA jednak, że ukończenie sieci bazowej i sieci kompleksowej zależy między innymi od dostępności odpowiednich środków finansowych.
4. PODKREŚLA, że planowanie i rozwój sieci kolejowych, zwłaszcza dużych prędkości, jest skomplikowanym, kosztownym i czasochłonnym procesem i musi być przeprowadzane w sposób całościowy, z uwzględnieniem odnośnych priorytetów politycznych i uzasadnienia gospodarczego. UZNAJE jednak sprawozdanie specjalne za apel o odnowione skoordynowane podejście do usług kolei dużych prędkości.
5. PRZYPOMINA, że prace nad czwartym pakietem kolejowym, który przewiduje zniesienie przeszkód dla interoperacyjności, zwiększenie bezpieczeństwa i liberalizację rynków kolejowych przewozów pasażerskich, zakończono w grudniu 2016 r., a realizacja pakietu jest w toku. PODKREŚLA, że niektóre przepisy zawarte w pakiecie już teraz kształtują rynek usług kolei dużych prędkości.

6. UZNAJE usprawnienia infrastruktury na odcinkach przejść granicznych, aspekty i usługi operacyjne za ważny czynnik w zapewnianiu sprawnej i wydajnej europejskiej sieci kolejowej oraz ZWRACA UWAGĘ na znaczenie współpracy między państwami członkowskimi w celu zakończenia budowy lub modernizacji tych odcinków sieci.
7. DOSTRZEGA potencjał międzynarodowych usług kolei dużych prędkości w zakresie przesunięcia międzygałęziowego w średnio- i długodystansowym transporcie pasażerskim na korzyść kolei i UWAŻA, że przydatne byłoby, aby Komisja rozważyła zastosowanie środków służących dalszemu propagowaniu takiego przesunięcia międzygałęziowego, gdy jest ono korzystne ze względów ekonomicznych lub ekologicznych.
8. UZNAJE, że sprawozdanie ukazało się w odpowiednim czasie, biorąc pod uwagę przygotowanie instrumentu „Łącząc Europę” na lata 2021–2027 oraz przygotowanie przyszłego przeglądu wytycznych dotyczących transeuropejskich sieci transportowych. PRZYZNAJE, że dotychczasowe projekty i doświadczenia zapewniają cenne informacje stanowiące podstawę dla lepszego rozwoju nowych linii i usług dużych prędkości.
9. PRZYPOMINA, że zgodnie z traktatami polityka transportowa jest dziedziną podlegającą kompetencjom dzielonym, w szczególności koordynacja i planowanie w odniesieniu do transeuropejskich sieci transportowych są prowadzone przez państwa członkowskie wspólnie, we współpracy z Komisją. Wszelkie inicjatywy podejmowane przez Komisję, by ułatwić taką koordynację, muszą być prowadzone w ścisłej współpracy z państwami członkowskimi.
10. STWIERDZA, że zalecenia zawarte w sprawozdaniu specjalnym są okazją do refleksji nad sposobem zapewnienia wydajnej, opłacalnej, konkurencyjnej, przyjaznej dla użytkownika i spójnej sieci kolei dużych prędkości w Europie.
