

Magdalena Ożóg, Sabina Puławska

Transport w traktacie lizbońskim

Traktat lizboński wszedł w życie 1 grudnia 2009 r. Tym samym zakończyły się kilkuletnie dyskusje na temat spraw instytucjonalnych w Unii Europejskiej. Traktat lizboński zmienia dwa najważniejsze traktaty UE: Traktat o Unii Europejskiej i Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską. Ten ostatni zostanie przemianowany na „Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej”. Do traktatu zostaną dołączone różne protokoły i deklaracje.

We współczesnym, objętym globalizacją i ulegającym ciągłym zmianom świecie Unia musi stawiać czoła nowym wyzwaniom. Europa XXI wieku musi zmierzyć się z problemami związanymi z takimi kwestiami, jak globalizacja gospodarki, rozwój demograficzny, zmiany klimatu, zapewnienie źródeł energii czy też niespotykane dotychczas zagrożenia dla bezpieczeństwa. Państwa członkowskie nie są w stanie samodzielnie sprostać wszystkim tym nowym wyzwaniom - wyzwaniom, które nie znają granic. To właśnie ma na celu traktat lizboński. Uwzględniając zmiany polityczne, gospodarcze i społeczne, a także mając na uwadze oczekiwania Europejczyków, szefowie państw i rządów osiągnęli porozumienie w sprawie nowych zasad decydujących o zakresie działalności Unii w przyszłości oraz formach, jakie działalność ta może przybierać. Ponadto traktat lizboński zmienia aktualne traktaty UE i WE, ale ich nie zastępuje. Wyposaży on Unię w ramy prawne oraz instrumenty potrzebne do sprostania przyszłym wyzwaniom i spełnienia oczekiwań społeczeństwa.

Traktat lizboński jest owocem negocjacji państw członkowskich. Traktat musiał zostać ratyfikowany przez każde z 27 państw członkowskich. Procedura ratyfikacji zależała od systemu konstytucyjnego danego kraju. 13 grudnia 2007 r. przywódcy państw UE podpisali traktat lizboński i tym samym zakończyli kilkuletnie dyskusje na temat spraw instytucjonalnych. Natomiast traktat wszedł w życie 1 grudnia 2009 r. zgodnie z artykułem 6.

Parlament Europejski i traktat lizboński

Każdy nowy traktat UE zwiększał władzę ustawodawczą Parlamentu Europejskiego. Dzięki traktatowi lizbońskiemu, Parlament Europejski otrzymuje większe niż kiedykolwiek wcześniej uprawnienia w kształtowaniu Europy. Dzięki pełnej władzy ustawodawczej rozciągającej się na ponad czterdzieści nowych obszarów, Parlament staje się rzeczywiście równoprawnym prawodawcą z Radą Unii Europejskiej, reprezentującą rządy państw członkowskich.

Większa władza oznacza większą odpowiedzialność. Przy zwiększonych kompetencjach legislacyjnych, decyzje Parlamentu bardziej niż kiedykolwiek będą miały bezpośredni wpływ na codzienne życie obywateli Europy. Parlament, jako jedyna bezpośrednio wybierana instytucja UE będzie dysponował nowymi sposobami rozliczania działalności instytucji UE przed jej obywatelami. Parlament Europejski zyskuje większą rolę w tworzeniu budżetu. Zniesione zostaje dawne rozróżnienie pomiędzy wydatkami „obowiązkowymi” i „nieobowiązkowymi”. Parlament będzie podejmował decyzję w sprawie całego budżetu Unii Europejskiej wraz z Radą.

Parlamentarzyści będą odgrywali nową rolę w stosunkach z innymi instytucjami UE. Od teraz, wyniki wyborów do Parlamentu Europejskiego będą bezpośrednio związane z wyborem kandydata na przewodniczącego Komisji Europejskiej. Parlamentarzyści będą także musieli wyrazić zgodę na cały zakres umów międzynarodowych wynegocjowanych przez UE w dziedzinach takich jak handel międzynarodowy. Cała Komisja, w tym wysoki przedstawiciel Unii do spraw zagranicznych i polityki bezpieczeństwa, potrzebuje zgody Parlamentu by rozpocząć urzędowanie. Ponadto, traktat lizboński daje Parlamentowi nowe prawo do proponowania zmian traktatowych.

Transport w traktacie lizbońskim

Polityka transportowa

Traktat lizboński zmienia dwa najważniejsze traktaty Unii Europejskiej: Traktat o Unii Europejskiej i Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską. Ten ostatni zostanie przemianowany na „Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej”, w którym została poruszona kwestia transportu (Tytuł VI, TRANSPORT, Artykuły 90 ÷ 100).



Rys. 1. Kraje europejskie, w których traktat lizboński ratyfikowano
Źródło: strona internetowa Komisji Europejskiej

W artykułach tych określono ramy wspólnej polityki transportowej i ogólnych zasad funkcjonowania rynku transportowego (tabela 1).

Reguły konkurencji

Polityka konkurencji stanowi jeden z najistotniejszych obszarów aktywności Unii Europejskiej. W Traktacie o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, jako ogólną zasadę przyjęto zakaz stosowania przez przedsiębiorstwa takich praktyk, które mogłyby zapobiegać, ograniczać bądź zakłócać konkurencję wewnątrz wspólnego rynku.

Ponadto przewiduje on, że niezgodne ze wspólnym rynkiem i zakazane jest także nadużywanie przez jedno lub większą liczbę przedsiębiorstw pozycji dominującej na wspólnym rynku lub na znacznej jego części, w zakresie, w jakim może wpływać na handel między państwami członkowskimi.

Kwestie konkurencji i pomocy publicznej zostały poruszone w Traktacie o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, Tytuł VII, WSPÓLNE REGUŁY W DZIEDZINIE KONKURENCJI, PODATKÓW I ZBLIŻENIA USTAWODAWSTW, Rozdział 1 REGUŁY KONKURENCJI (sekcja 1 i 2). Zestawienie tych artykułów jest zawarte w tabeli 2.

Praktyczna implementacja reguł konkurencji dla sektora transportu kolejowego, drogowego i żeglugi śródlądowej u stała określona w rozporządzeniu 169/2009 przyjętym w lutym

2009 r. [1, 2]. Treść rozporządzenia odnosi się do reguł konkurencji wynikających zarówno z Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Europejską (TWE), jak i z przepisów wykonawczych.

W zakresie warunków pomocy publicznej implementacja reguł jest określona w Komunikacie Komisji Wspólnotowe wytyczne dotyczące pomocy państwa na rzecz przedsiębiorstw kolejowych. (Dz. Urz. WE 2008/07) [3, 4].

Transeuropejska sieć transportowa

Idea sieci transeuropejskiej sięga początków lat dziewięćdziesiątych ubiegłego wieku. Sieć kolei dużych prędkości oraz sieć transportu kombinowanego, dla których w większości krajów nie istniały plany narodowe, były przedmiotem studiów prowadzonych dla całej Europy na podstawie dostępnych wówczas danych. Stały się one podstawą wyznaczenia sieci obejmującej cały kontynent. Obecnie prowadzone są konsultacje dla przygotowania nowelizacji i uzupełnienia tej sieci z uwzględnieniem skutków rozrzwienia Unii.

Transeuropejska sieć transportowa (TEN-T) jest przedmiotem Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (dawniej Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Europejską, który został poprawiony przez traktat lizboński). W jego wersji zasady wspólnej polityki unijnej w tej dziedzinie reguluje rozdział XVI traktatu w artykułach 170 - 172.

Tabela 1

Artykuły poruszające kwestię transportu wg traktatu lizbońskiego

Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej	
Tytuł VI, TRANSPORT, Artykuły 90 ÷ 100	
Nr	Opis
90	Transport jest realizowany w ramach wspólnej polityki transportowej.
91	Parlament Europejski i Rada ustanawiają wspólne reguły dla transportu międzynarodowego, warunki dostępu przewoźników, środki pozwalające polepszyć bezpieczeństwo transportu, wszelkie inne przepisy.
92	Do czasu przyjęcia środków z art. 91, żadne państwo członkowskie wobec innych państw członkowskich nie może, bez przyjęcia jednomyślnie przez Radę środka przyznającego odstępstwo, wydać mniej korzystnych, w porównaniu z przewoźnikami krajowymi, różnych przepisów regulujących tę materię.
93	Pomoc, która odpowiada potrzebom koordynacji transportu lub stanowi zwrot za wykonanie pewnych świadczeń nierozzerwalnie związanych z pojęciem usługi publicznej jest zgodna z traktatem.
94	Każdy środek w dziedzinie stawek i warunków transportu podjęty w ramach traktatów powinien uwzględniać sytuację gospodarczą przewoźników.
95	Dotyczy dyskryminacji polegającej na stosowaniu przez przewoźników względem tych samych towarów na tych samych połączeniach przewozowych różnych stawek i warunków transportu ze względu na kraj pochodzenia lub przeznaczenia produktów przewożonych.
96	Dotyczy stosowania stawek i warunków zawierających jakikolwiek element wsparcia lub ochrony jednego lub kilku przedsiębiorstw bądź poszczególnych gałęzi przemysłu.
97	Dotyczy opłat i należności pobieranych przez przewoźnika w związku z przekraczaniem granic.
98	Postanowienia nie stanowią przeszkody w stosowaniu środków podjętych przez Republikę Federalną Niemiec.
99	Komitet doradczy, złożony z ekspertów wyznaczonych przez rządy państw członkowskich, jest ustanowiony przy Komisji. Komisja konsultuje z nim kwestie transportu zawsze, gdy uzna to za pożądane.
100	Postanowienia mają zastosowanie tylko do transportu kolejowego, drogowego i śródlądowego.

Źródło: opracowanie własne

Tabela 2

Artykuły poruszające kwestię konkurencji wg traktatu lizbońskiego

Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej

Tytuł VII WSPÓLNE REGUŁY W DZIEDZINIE KONKURENCJI,

PODATKÓW I ZBLIŻENIA USTAWODWASTW

Rozdział 1 REGUŁY KONKURENCJI

Sekcja 1 REGUŁY MAJĄCE ZASTOSOWANIE DO PRZEDSIĘBIORSTW, Artykuły 101 ÷ 106

Nr	Opis
101	Dotyczy niezgodnych z rynkiem wewnętrznym i zakazanych wszelkich porozumień między przedsiębiorstwami, decyzji związków przedsiębiorstw i praktyk uzgodnionych, które mogą wpływać na handel między państwami członkowskimi i których celem lub skutkiem jest zapobieżenie, ograniczenie lub zakłócenie konkurencji wewnątrz rynku wewnętrznego.
102	Dotyczy niezgodnych z rynkiem wewnętrznym i zakazanych nadużyć przez jedno lub większą liczbę przedsiębiorstw pozycji dominującej na rynku wewnętrznym lub na znacznej jego części, w zakresie, w jakim może wpływać na handel między państwami członkowskimi.
103	Rada, na wniosek Komisji i po konsultacji z Parlamentem Europejskim, wydaje rozporządzenia lub dyrektywy w celu zastosowania zasad ustanowionych w artykułach 101 i 102. Szczegółowy opis przepisów.
104	Do chwili wejścia w życie przepisów przyjętych w wykonaniu artykułu 103 władze państw członkowskich rozstrzygają o dopuszczalności porozumień, decyzji i praktyk uzgodnionych oraz w sprawie nadużywania pozycji dominującej na rynku wewnętrznym.
105	Dotyczy stosowania zasad określonych w artykułach 101 i 102.
106	Dotyczy przedsiębiorstw publicznych i przedsiębiorstw, którym państwa członkowskie przyznają prawa specjalne lub wyłączne.

Sekcja 2 POMOC PRYZNAWANA PRZEZ PAŃSTWA, Artykuły 107 ÷ 109

Nr	Opis
107	Dotyczy pomocy publicznej zgodnej z rynkiem wewnętrznym.
108	Dotyczy weryfikacji zgodności pomocy publicznej z rynkiem wewnętrznym.
109	Rada, na wniosek Komisji i po konsultacji z Parlamentem Europejskim, może wydać wszelkie właściwe rozporządzenia w celu zastosowania artykułów 107 i 108, a w szczególności może określić warunki stosowania artykułu 108 ustęp 3 i kategorie pomocy zwolnione z tej procedury.

Źródło: opracowanie własne

Dyrekcja i agencje ds. transportu realizujące zapisy traktatu lizbońskiego na poziomie europejskim

Instytucje Unii Europejskiej odpowiedzialne za transport kolejowy

Zgodnie ze swoim statutem za bieżącą relację polityki gospodarczej, nadzór nad rozwojem rynku i inicjatywy legislacyjne odpowiada Komisja Europejska. Komisja Europejska jest zorganizowana w 36 dyrekcji generalnych i służb. Jedną z nich jest Dyrekcja

Generalna Mobilność i Transport. Ponadto funkcjonuje obecnie 6 agencji mających w swoim zakresie działania wyznaczone dziedziny transportu. Są to:

- TEN-T EA – Agencja Wykonawcza ds. transeuropejskiej sieci transportowej
- ERA - Europejska Agencja Kolejowa
- EMSA – Europejska Agencja Bezpieczeństwa Morskiego
- EASA - Europejska Agencja Bezpieczeństwa Ruchu Lotniczego
- GSA – Europejski Nadzór Nawigacji Satelitarnej
- EACI – Europejska Agencja Konkurencji i Innowacyjności

Tabela 3

Artykuły poruszające kwestię sieci transeuropejskich wg traktatu lizbońskiego

Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej

Tytuł XVI, TRANSPORT, Artykuły 170 ÷ 172

Nr	Opis
170	Unia przyczynia się do ustanowienia i rozwoju sieci transeuropejskich w infrastrukturach transportu, telekomunikacji i energetyki. Działanie Unii zmierza do sprzyjania wzajemnym połączeniom oraz interoperacyjności sieci krajowych, jak również dostępowi do tych sieci.
171	Wytyczne i środki dla osiągnięcia celów.
172	Wytyczne i inne środki określone w artykule 171 są przyjmowane przez Parlament Europejski i Radę, stanowiące zgodnie ze zwykłą procedurą prawodawczą i po konsultacji z Komitetem Ekonomiczno-Społecznym oraz Komitetem Regionów.

Źródło: opracowanie własne