

## III

(Akty przygotowawcze)

## RADA

## STANOWISKO PRZYJĘTE PRZEZ RADĘ (UE) NR 2/2010 W PIERWSZYM CZYTANIU

w sprawie przyjęcia rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie europejskiej sieci kolejowej ukierunkowanej na konkurencyjny transport towarowy

Przyjęte przez Radę w dniu 22 lutego 2010 r.

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

(2010/C 114 E/01)

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 91,

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego <sup>(1)</sup>,

uwzględniając opinię Komitetu Regionów <sup>(2)</sup>,

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą <sup>(3)</sup>,

a także mając na uwadze, co następuje:

(1) W ramach strategii lizbońskiej na rzecz wzrostu i zatrudnienia oraz strategii Unii Europejskiej na rzecz zrównoważonego rozwoju, utworzenie wewnętrznego rynku kolejowego, w szczególności w zakresie transportu towarowego, jest zasadniczym elementem postępu w kierunku osiągnięcia mobilności zgodnej z zasadami zrównoważonego rozwoju.

(2) Dyrektywa Rady 91/440/EWG z dnia 29 lipca 1991 r. w sprawie rozwoju kolei wspólnotowych <sup>(4)</sup> oraz dyrektywa 2001/14/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 26 lutego 2001 r. w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej <sup>(5)</sup> były istotnymi krokami na drodze do utworzenia wewnętrznego rynku kolejowego.

(3) Aby podmioty świadczące międzynarodowe i krajowe usługi kolejowego transportu towarowego, otwarte na konkurencję od dnia 1 stycznia 2007 r., mogły skutecznie konkurować z pozostałymi rodzajami transportu, muszą one mieć możliwość korzystania z wysokiej jakości i finansowanej w dostatecznym stopniu infrastruktury kolejowej, tzn. takiej, która umożliwia świadczenie usług transportu towarowego na dobrych warunkach pod względem prędkości handlowej i czasu przejazdu, oraz wiarygodnej, tzn. takiej, by świadczone przy jej wykorzystaniu usługi odpowiadały zobowiązaniom umownym powziętym wobec przedsiębiorstw kolejowych.

(4) Otwarcie rynku kolejowych przewozów towarowych umożliwiło nowym operatorom dostęp do sieci kolejowej. Aby zoptymalizować korzystanie z sieci i zapewnić jej wiarygodność, przydatne jest wprowadzenie dodatkowych procedur w celu umocnienia współpracy między zarządcami infrastruktury w zakresie przydzielania międzynarodowych tras pociągów dla pociągów towarowych.

<sup>(1)</sup> Dz.U. C 317 z 23.12.2009, s. 94.

<sup>(2)</sup> Dz.U. C 79 z 27.3.2010, s. 45.

<sup>(3)</sup> Opinia Parlamentu Europejskiego z dnia 23 kwietnia 2009 r. (dotychczas nieopublikowana w Dzienniku Urzędowym), stanowisko Rady z dnia ... (dotychczas nieopublikowane w Dzienniku Urzędowym) i stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia ... (dotychczas nieopublikowane w Dzienniku Urzędowym).

<sup>(4)</sup> Dz.U. L 237 z 24.8.1991, s. 25.

<sup>(5)</sup> Dz.U. L 75 z 15.3.2001, s. 29.

- (5) Rada na posiedzeniu w dniach 7 i 8 kwietnia 2008 r. stwierdziła, że należy promować efektywne użytkowanie infrastruktury oraz, w razie potrzeby, zwiększać zdolność przepustową infrastruktury kolejowej za pomocą środków podejmowanych na szczeblu europejskim i krajowym, w szczególności za pomocą aktów prawnych.
- (6) W tym kontekście utworzenie międzynarodowych korytarzy kolejowych na potrzeby europejskiej sieci kolejowej ukierunkowanej na konkurencyjny transport towarowy, po których pociągi towarowe mogą kursować w dobrych warunkach i łatwo przemieszczać się z jednej z sieci krajowej do innej, pozwoliłoby na poprawę warunków użytkowania infrastruktury.
- (7) W zakresie utworzenia międzynarodowych korytarzy kolejowych na potrzeby europejskiej sieci kolejowej ukierunkowanej na konkurencyjny transport towarowy, podjęte dotychczas inicjatywy dotyczące infrastruktury kolejowej pokazują, że najważniejszą metodą jest tworzenie międzynarodowych korytarzy zaspokajających specyficzne potrzeby jednego lub wielu wyraźnie określonych segmentów rynku przewozów towarowych.
- (8) Niniejsze rozporządzenie powinno być bez uszczerbku dla praw i obowiązków zarządców infrastruktury określonych w dyrektywie 91/440/EWG i dyrektywie 2001/14/WE, a w stosownych przypadkach – organów alokujących, o których mowa w art. 14 ust. 2 dyrektywy 2001/14/WE. Akty te, w tym ich przepisy mające wpływ na korytarze towarowe, a w szczególności przepisy dotyczące prawa zarządców infrastruktury do odrzucenia lub zaakceptowania wniosków w sprawie zdolności przepustowej złożonych przez osoby prawne inne niż przedsiębiorstwa kolejowe, pozostają w mocy.
- (9) Utworzenie międzynarodowych korytarzy kolejowych na potrzeby europejskiej sieci kolejowej ukierunkowanej na konkurencyjny transport towarowy powinno być spójne z transeuropejską siecią transportową („TEN-T”) lub korytarzami europejskiego systemu zarządzania ruchem kolejowym („ERTMS”). W tym celu konieczny jest skoordynowany rozwój sieci, w szczególności w odniesieniu do integracji międzynarodowych korytarzy kolejowego transportu towarowego z istniejącą siecią TEN-T i z korytarzami ERTMS. Ponadto należy wprowadzić na szczeblu Unii harmonizujące przepisy dotyczące korytarzy towarowych. W razie potrzeby utworzenie tych korytarzy powinno być wspierane finansowo w ramach programu sieci TEN-T, programów badawczych, programu Marco Polo i innych unijnych strategii politycznych i funduszy, takich jak Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego lub Fundusz Spójności.
- (10) W ramach korytarza towarowego należy zapewnić dobrą koordynację między państwami członkowskimi a właściwymi zarządcami infrastruktury, z należytyym pierwszeństwem traktować kolejowy ruch towarowy, tworzyć skuteczne i zadowalające połączenia z innymi rodzajami transportu oraz zapewnić warunki sprzyjające rozwojowi konkurencji między dostawcami usług kolejowego transportu towarowego.
- (11) Oprócz korytarzy towarowych utworzonych zgodnie z art. 3 należy przeanalizować i zatwierdzić na szczeblu Unii utworzenie dodatkowych korytarzy towarowych; ma to się odbyć na podstawie wyraźnie określonych przejrzystych procedur i kryteriów pozostawiających państwom członkowskim i zarządcom infrastruktury wystarczający zakres podejmowania decyzji i zarządzania, tak aby mogli uwzględnić istniejące inicjatywy dotyczące specjalnych korytarzy, np. ERTMS, RailNetEurope („RNE”) i TEN-T oraz podejmować działania dostosowane do ich konkretnych potrzeb.
- (12) W celu pobudzenia koordynacji między państwami członkowskimi a zarządcami infrastruktury, w odniesieniu do każdego korytarza towarowego należy ustanowić odpowiednią strukturę zarządzającą, pamiętając o potrzebie unikania powielania już istniejących struktur zarządzających.
- (13) W celu zaspokojenia potrzeb rynkowych, metody ustanowienia korytarza towarowego powinny zostać przedstawione w planie wdrożenia, w którym należy określić i ustanowić harmonogram działań służących poprawie funkcjonowania kolejowego transportu towarowego. Ponadto, aby zagwarantować, że planowane lub wdrażane działania mające na celu ustanowienie korytarza towarowego będą odpowiadać potrzebom lub oczekiwaniom ogółu użytkowników tego korytarza, należy regularnie i zgodnie z procedurami określonymi przez radę zarządzającą zasięgać opinii wnioskodawców będących potencjalnymi użytkownikami tego korytarza towarowego.
- (14) W celu wspierania tworzenia w Unii kolejowych korytarzy towarowych za konieczny należy uznać również rozwój intermodalnych terminali towarowych.
- (15) W celu zapewnienia spójności i stałości zdolności przepustowej infrastruktury wzdłuż korytarza towarowego, państwa członkowskie i właściwi zarządcy infrastruktury powinni skoordynować inwestycje dotyczące tego korytarza oraz planować je z myślą o potrzebach związanych z tym korytarzem. W celu zagwarantowania, że wnioskodawcy, którzy ewentualnie będą korzystać z korytarza, zostaną dobrze poinformowani, należy opublikować harmonogram wykonania inwestycji. Inwestycje te powinny obejmować projekty związane z rozwojem systemów interoperacyjnych oraz zwiększeniem zdolności przepustowej pociągów.
- (16) Z tych samych powodów wszelkie roboty związane z infrastrukturą i należącymi do niej urządzeniami, które wpłynęłyby na ograniczenie dostępnej zdolności przepustowej danego korytarza towarowego, powinny również być koordynowane na poziomie tego korytarza towarowego i stanowić przedmiot aktualizowanych publikacji.
- (17) W celu ułatwienia składania wniosków w sprawie zdolności przepustowej infrastruktury dla międzynarodowych usług kolejowego transportu towarowego, wskazane jest wyznaczenie lub utworzenie punktu kompleksowej obsługi (*one-stop shop*) dla każdego korytarza towarowego. W tym celu należy opierać się na już istniejących inicjatywach, w szczególności podjętych przez RNE – organizację, która koordynuje współpracę zarządców infrastruktury oraz świadczy szereg usług na rzecz przedsiębiorstw międzynarodowego transportu towarowego.

- (18) Zarządzanie korytarzami towarowymi powinno obejmować również procedury alokacji zdolności przepustowej infrastruktury na rzecz międzynarodowych pociągów towarowych kursujących takimi korytarzami. Procedury te powinny uwzględniać potrzebę alokacji zdolności przepustowej dla innych rodzajów transportu, w tym transportu pasażerskiego.
- (19) W celu zapewnienia lepszego wykorzystania infrastruktury kolejowej konieczna jest koordynacja funkcjonowania tej infrastruktury i terminali położonych na trasie korytarza towarowego.
- (20) Zasady pierwszeństwa mogą również oznaczać cele priorytetowe, w zależności od sytuacji w danym państwie członkowskim.
- (21) W przypadku zakłóceń, pociągom towarowym kursującym w korytarzu towarowym należy zapewnić, w miarę możliwości, dostateczną punktualność kursowania, przy uwzględnieniu potrzeb wszystkich rodzajów transportu.
- (22) Aby obiektywnie ocenić korzyści płynące z działań mających na celu utworzenie korytarza towarowego, należy monitorować funkcjonowanie usług kolejowego transportu towarowego w korytarzu towarowym i regularnie publikować sprawozdania dotyczące jakości. Ocena funkcjonowania powinna zawierać wynik badania satysfakcji użytkowników korytarza towarowego.
- (23) W celu zapewnienia niedyskryminacyjnego dostępu do międzynarodowych usług kolejowych, konieczne jest zapewnienie skutecznej koordynacji między organami kontrolnymi, którym podlegają różne sieci objęte danym korytarzem towarowym.
- (24) Dla ułatwienia dostępu do informacji dotyczących korzystania z całej głównej infrastruktury korytarza towarowego i dla zapewnienia niedyskryminacyjnego dostępu do tego korytarza rada zarządzająca powinna sporządzać, regularnie aktualizować i publikować dokument zawierający wszystkie te informacje.
- (25) Ponieważ cel niniejszego rozporządzenia, a mianowicie utworzenie europejskiej sieci kolejowej ukierunkowanej na konkurencyjny transport towarowy złożonej z korytarzy towarowych, nie może być osiągnięty w wystarczający sposób przez państwa członkowskie, a zatem ze względu na jego rozmiary i skutki możliwe jest jego lepsze osiągnięcie na poziomie Unii, Unia może przyjąć środki zgodnie z zasadą pomocniczości określonej w art. 5 Traktatu o Unii Europejskiej. Zgodnie z zasadą proporcjonalności określoną w tym artykule niniejsze rozporządzenie nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tego celu.
- (26) W odniesieniu do koordynacji inwestycji oraz do zarządzania zdolnością przepustową i ruchem należy wprowadzić sprawiedliwe reguły oparte na współpracy zarządców infrastruktury, którzy muszą świadczyć usługi wysokiej jakości na rzecz przedsiębiorstw towarowych w ramach międzynarodowego korytarza kolejowego.
- (27) Ponieważ pociągi międzynarodowe muszą kursować na trasach będących kombinacjami kilku korytarzy określonych w niniejszym rozporządzeniu, zarządcy infrastruktury kilku korytarzy mogą również koordynować swoje działania, aby zapewnić w tych korytarzach odpowiednią zdolność przepustową, płynny ruch i spójne stosowanie zasad pierwszeństwa w odniesieniu do różnych rodzajów ruchu w przypadku zakłóceń.
- (28) Środki niezbędne do wykonania niniejszego rozporządzenia powinny zostać przyjęte zgodnie z decyzją Rady 1999/468/WE z dnia 28 czerwca 1999 r. ustanawiającą warunki wykonywania uprawnień wykonawczych przyznanych Komisji <sup>(1)</sup>.
- (29) Ponadto, Komisja powinna być uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej w odniesieniu do dostosowania załącznika II. Szczególnie istotne jest, by Komisja w ramach prac przygotowawczych konsultowała się z ekspertami, zgodnie ze zobowiązaniami podjętymi w komunikacie Komisji z dnia 9 grudnia 2009 r. w sprawie wdrożenia art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

## ROZDZIAŁ I

### PRZEPISY OGÓLNE

#### Artykuł 1

#### **Przedmiot i zakres stosowania**

1. Niniejsze rozporządzenie określa zasady tworzenia i organizacji międzynarodowych korytarzy kolejowych na potrzeby europejskiej sieci kolejowej ukierunkowanej na konkurencyjny transport towarowy. Określa zasady związane z wyborem i organizacją korytarzy towarowych oraz zarządzaniem nimi.
2. Niniejsze rozporządzenie ma zastosowanie do zarządzania i korzystania z infrastruktury kolejowej będącej częścią korytarzy towarowych.

#### Artykuł 2

#### **Definicje**

1. Do celów niniejszego rozporządzenia stosuje się definicje określone w art. 2 dyrektywy 2001/14/WE.
2. Poza definicjami, o których mowa w ust. 1, zastosowanie mają następujące definicje:
  - a) „korytarz towarowy” oznacza wszystkie wyznaczone linie kolejowe w państwach członkowskich i – w stosownych przypadkach – w europejskich państwach trzecich, łączące terminale położone na głównej trasie korytarza towarowego, w tym infrastrukturę kolejową i należące do niej urządzenia, stacje rozrządowe i urządzenia do formowania składów pociągów oraz – w stosownych przypadkach – trasy objazdowe;

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 184 z 17.7.1999, s. 23.

- b) „plan wdrożenia” oznacza dokument przedstawiający środki i strategię, które zainteresowane strony zamierzają zastosować w celu podjęcia w określonym czasie działań koniecznych i wystarczających do utworzenia korytarza towarowego;
- c) „terminal” oznacza obiekt położony na trasie korytarza towarowego, zagospodarowany specjalnie, aby umożliwiać załadunek lub wyładunek towarów do/z pociągów towarowych oraz integrację usług kolejowego transportu towarowego z usługami transportu drogowego, morskiego, rzeczniczego i lotniczego, albo formowanie lub modyfikację składu pociągów towarowych; a także, w stosownych przypadkach, przeprowadzanie procedur granicznych na granicach europejskich państw trzecich.

## ROZDZIAŁ II

### WYZNACZANIE MIĘDZYNARODOWYCH KORYTARZY KOLEJOWYCH PRZEZNACZONYCH DO KONKURENCYJNEGO TRANSPORTU TOWAROWEGO I ZARZĄDZANIE NIMI

#### Artykuł 3

##### Wyznaczenie pierwszych korytarzy towarowych

1. Państwa członkowskie, o których mowa w załączniku I, tworzą do ... (\*) korytarze towarowe na głównych trasach określonych w tym załączniku. Zainteresowane państwa członkowskie informują Komisję o utworzeniu korytarzy towarowych.
2. W drodze odstępstwa od ust. 1 korytarze towarowe na głównych trasach określonych w pkt 3, 5 i 8 załącznika I są tworzone do ... (\*\*).

#### Artykuł 4

##### Wybór kolejnych korytarzy towarowych

1. Każde państwo członkowskie mające granicę kolejową z innym państwem członkowskim uczestniczy w tworzeniu co najmniej jednego korytarza towarowego, chyba że obowiązek ten został już spełniony na mocy art. 3.
2. Niezależnie od ust. 1, państwa członkowskie, na wniosek jednego z państw członkowskich, uczestniczą w tworzeniu korytarza towarowego, o którym mowa w tym ustępie, lub w przedłużeniu istniejącego korytarza, tak aby umożliwić sąsiadującemu państwu członkowskiemu wypełnienie zobowiązań wynikających z tego ustępu.
3. Bez uszczerbku dla obowiązków państw członkowskich przewidzianych w art. 7 dyrektywy 91/440/EWG, w przypadku gdy państwo członkowskie jest zdania, że utworzenie korytarza towarowego nie leżałoby w interesie wnioskodawców będących potencjalnymi użytkownikami tego korytarza towarowego, nie przyniosłoby realnych korzyści społeczno-gospodarczych lub powodowałoby nieproporcjonalne obciążenie, to dane państwo członkowskie nie jest zobowiązane do

uczestnictwa, o którym mowa w ust. 1 i 2 niniejszego artykułu, z zastrzeżeniem decyzji Komisji działającej zgodnie z procedurą doradczą, o której mowa w art. 19 ust. 2.

4. Państwo członkowskie nie jest zobowiązane do uczestnictwa, o którym mowa w ust. 1 i 2, jeżeli jego sieć kolejowa ma inną szerokość torów niż główna sieć kolejowa na terytorium Unii.

5. W celu spełnienia zobowiązań wynikających z ust. 1 i 2, zainteresowane państwa członkowskie wspólnie proponują Komisji utworzenie korytarzy towarowych po konsultacji z właściwymi zarządcami infrastruktury i wnioskodawcami do... (\*\*), biorąc pod uwagę kryteria zawarte w załączniku II.

6. Komisja rozpatruje wnioski o utworzenie korytarzy towarowych, o których mowa w ust. 5, i zgodnie z procedurą regulacyjną, o której mowa w art. 19 ust. 3, przyjmuje decyzję w sprawie zgodności takiej propozycji z niniejszym artykułem nie później niż dziewięć miesięcy po przedłożeniu tego wniosku.

7. Zainteresowane państwa członkowskie tworzą korytarz towarowy nie później niż trzy lata po wydaniu przez Komisję decyzji, o której mowa w ust. 6.

8. Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej w odniesieniu do dostosowania załącznika II. Przy opracowywaniu aktów delegowanych, o których mowa w niniejszym ustępie, Komisja przestrzega przepisów ustanowionych w dyrektywie 2001/14/WE i dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE z dnia 17 czerwca 2008 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie (przekształcenie) <sup>(1)</sup> oraz bierze pod uwagę, w szczególności, plan rozmieszczenia odnoszący się do interoperacyjnych systemów, ewolucję systemu kolei i sieci TEN-T, w szczególności wdrażanie ERTMS, jak również rozwój rynku przewozów towarowych, w tym relacje z innymi środkami transportu.

Do aktów delegowanych, o którym mowa w niniejszym ustępie, ma zastosowanie procedura określona w art. 20, 21 i 22.

#### Artykuł 5

##### Modyfikacja korytarzy towarowych

1. Korytarze towarowe, o których mowa w art. 3 i 4, mogą być modyfikowane na podstawie wspólnego wniosku zainteresowanych państw członkowskich przekazanego Komisji po konsultacji z właściwymi zarządcami infrastruktury i wnioskodawcami.
2. Zgodnie z procedurą regulacyjną, o której mowa w art. 19 ust. 3, Komisja przyjmuje decyzję w sprawie przekazanego wniosku, biorąc pod uwagę kryteria określone w załączniku II.

(\*) Trzy lata po wejściu w życie niniejszego rozporządzenia.

(\*\*) Pięć lat po wejściu w życie niniejszego rozporządzenia.

(\*\*\*) Dwa lata po wejściu w życie niniejszego rozporządzenia.

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 191 z 18.7.2008, s. 1.



## Artykuł 6

**Procedura pojednawcza**

Jeżeli co najmniej dwa zainteresowane państwa członkowskie nie zgadzają się na utworzenie lub modyfikację korytarza towarowego, w odniesieniu do infrastruktury kolejowej znajdującej się na ich terytorium, Komisja, na wniosek jednego z tych państw członkowskich, konsultuje się w tej sprawie z komitetem, o którym mowa w art. 19. Opinia Komisji jest przekazywana zainteresowanym państwom członkowskim. Zainteresowane państwa członkowskie uwzględniają tę opinię w celu znalezienia rozwiązania i podejmują decyzję za zgodą wszystkich stron.

## Artykuł 7

**Organy zarządzające korytarzami towarowymi**

1. W odniesieniu do każdego korytarza towarowego zainteresowane państwa członkowskie ustanawiają radę wykonawczą odpowiedzialną za określenie ogólnych celów danego korytarza towarowego, nadzorowanie i podejmowanie działań wymienionych w art. 8, 10 i 23. Rada wykonawcza składa się z przedstawicieli organów zainteresowanych państw członkowskich.

2. W odniesieniu do każdego korytarza towarowego zainteresowani zarządcy infrastruktury i, w stosownych przypadkach, organy alokujące, o których mowa w art. 14 ust. 2 dyrektywy 2001/14/WE, ustanawiają radę zarządzającą odpowiedzialną za podejmowanie działań wymienionych w ust. 6 niniejszego artykułu oraz w art. 8, art. 10, art. 12 ust. 1, art. 13 ust. 2, 5 i 6, art. 15 ust. 1, art. 16 i art. 17 ust. 2 i 3 niniejszego rozporządzenia. Rada zarządzająca składa się z przedstawicieli zarządców infrastruktury.

3. Rada wykonawcza podejmuje decyzje za zgodą wszystkich przedstawicieli organów zainteresowanych państw członkowskich.

4. Rada zarządzająca podejmuje decyzje, w tym decyzje dotyczące jej statusu prawnego, zasobów i personelu, za zgodą wszystkich zainteresowanych zarządców infrastruktury.

5. Obowiązki rady wykonawczej i rady zarządzającej nie naruszają niezależności zarządców infrastruktury, określonej w art. 4 ust. 2 dyrektywy 91/440/EWG.

6. Rada zarządzająca powołuje grupę doradcą złożoną z zarządców i właścicieli terminali korytarza towarowego. Grupa doradcza może wydawać opinie w sprawie wszelkich wniosków rady zarządzającej, które mają bezpośredni wpływ na inwestycje i zarządzanie terminalami. Grupa doradcza może również wydawać opinie z własnej inicjatywy. Rada zarządzająca uwzględnia wszelkie takie opinie.

## Artykuł 8

**Środki służące wdrożeniu planu korytarza towarowego**

1. Rada zarządzająca sporządza plan wdrożenia i przekazuje go radzie wykonawczej do zatwierdzenia. Plan ten obejmuje:

- a) opis cech korytarza towarowego, w tym wąskich gardeł, a także program środków niezbędnych do utworzenia korytarza towarowego;
- b) podstawowe elementy analizy przewozów i ruchu, o której mowa w ust. 3;
- c) cele korytarzy towarowych, w szczególności w zakresie funkcjonowania korytarza towarowego pod względem jakości usług i zdolności przepustowej korytarza towarowego, zgodnie z przepisami art. 17;
- d) plan inwestycyjny, o którym mowa w art. 10; oraz
- e) środki służące wdrożeniu przepisów art. 11–17.

2. Rada zarządzająca przeprowadza okresowe przeglądy planu wdrożenia, uwzględniając postępy poczynione w jego wdrażaniu, rynek kolejowych przewozów towarowych w danym korytarzu towarowym i funkcjonowanie mierzone zgodnie z celami, o których mowa w ust. 1 lit. c).

3. Rada zarządzająca przeprowadza okresową analizę przewozów i ruchu odnoszącą się do faktycznych i oczekiwanych zmian ruchu w danym korytarzu towarowym, obejmującą poszczególne rodzaje ruchu i odnoszącą się zarówno do transportu towarowego, jak i pasażerskiego.

4. W planie wdrożenia bierze się pod uwagę rozwój terminali, tak aby zaspokajały one potrzeby kolejowego transportu towarowego w danym korytarzu towarowym.

## Artykuł 9

**Zasięgnięcie opinii wnioskodawców**

Rada zarządzająca wprowadza mechanizmy konsultacyjne w celu właściwego uczestnictwa wnioskodawców będących potencjalnymi użytkownikami danego korytarza towarowego. W szczególności zapewnia ona, by zasięgnięto opinii wnioskodawców przed przekazaniem radzie wykonawczej planu wdrożenia, o którym mowa w art. 8.

## ROZDZIAŁ III

**INWESTYCJE W KORYTARZU TOWAROWYM**

## Artykuł 10

**Planowanie inwestycji**

1. Rada zarządzająca sporządza plan inwestycyjny i dokonuje jego okresowych przeglądów oraz przekazuje go do zatwierdzenia radzie wykonawczej. Plan ten obejmuje:

- a) wykaz planowanych projektów dotyczących rozbudowy, modernizacji lub ponownego zagospodarowania infrastruktury kolejowej i należących do niej urządzeń w korytarzu towarowym oraz wykaz odpowiednich zapotrzebowań finansowych i źródeł finansowania;

- b) plan rozmieszczenia odnoszący się do interoperacyjnych systemów w korytarzu towarowym spełniający zasadnicze wymogi i techniczne specyfikacje interoperacyjności, które mają zastosowanie do sieci, określone w dyrektywie 2008/57/WE. Plan ten opiera się na analizie kosztów i korzyści wynikających z użytkowania systemów interoperacyjnych;
- c) plan zarządzania zdolnością przepustową dotyczący pociągów towarowych, które mogą kursować w korytarzu towarowym. Plan ten może opierać się na zwiększeniu dopuszczalnej długości pociągu, skrajni ładunkowej lub nacisku na oś, dopuszczonych w odniesieniu do pociągów kursujących w korytarzu towarowym; oraz
- d) w stosownych przypadkach – odniesienie do wkładu Unii przewidzianego w ramach unijnych programach finansowych.

2. Stosowanie niniejszego artykułu nie narusza kompetencji państw członkowskich odnoszących się do planowania i finansowania infrastruktury kolejowej.

#### Artykuł 11

##### Koordinacja robót

Zarządcy infrastruktury koordynują i podają do wiadomości publicznej, zgodnie z harmonogramem i w odpowiedni sposób, swoje plany wykonania wszelkich robót dotyczących infrastruktury i należących do niej urządzeń, które mogłyby ograniczyć zdolność przepustową w korytarzu towarowym.

#### ROZDZIAŁ IV

##### ZARZĄDZANIE KORYTARZEM TOWAROWYM

#### Artykuł 12

##### Punkt kompleksowej obsługi wniosków w sprawie zdolności przepustowej infrastruktury

1. Rada zarządzająca korytarza towarowego wyznacza lub tworzy wspólny organ lub system informacyjny na podstawie współpracy zarządców infrastruktury, który umożliwi wnioskodawcom występowanie – w jednym miejscu i w ramach jednej operacji – o alokację zdolności przepustowej infrastruktury dla pociągów towarowych przekraczających co najmniej jedną granicę w jednym korytarzu towarowym („punkt kompleksowej obsługi” (*one-stop shop*)).
2. Punkt kompleksowej obsługi dostarcza również podstawowych informacji dotyczących alokacji zdolności przepustowej infrastruktury, w tym informacji, o których mowa w art. 16.
3. Punkt kompleksowej obsługi przekazuje bezzwłocznie wszelkie wnioski w sprawie zdolności przepustowej infrastruktury właściwym zarządcom infrastruktury – i, w stosownych przypadkach, organom alokującym, o których mowa w art. 14 ust. 2 dyrektywy 2001/14/WE – którzy podejmują decyzję co do tych wniosków zgodnie z art. 13 i rozdziałem III tej dyrektywy.
4. Działalność punktu kompleksowej obsługi jest prowadzona w warunkach przejrzystości i niedyskryminacji. Działalność ta podlega kontroli dokonywanej przez organy kontrolne zgodnie z art. 18.

#### Artykuł 13

##### Zdolność przepustowa przydzielana pociągom towarowym

1. Państwa członkowskie współpracują nad zdefiniowaniem ram alokacji zdolności przepustowej infrastruktury w korytarzu towarowym zgodnie ze swoimi kompetencjami określonymi w art. 14 ust. 1 dyrektywy 2001/14/WE.
  2. Rada zarządzająca ocenia zapotrzebowanie na zdolność przepustową przydzielaną na potrzeby pociągów towarowych kursujących w korytarzu towarowym, przy uwzględnieniu analizy przewozów i ruchu, o której mowa w art. 8 ust. 3 niniejszego rozporządzenia, wniosków w sprawie zdolności przepustowej infrastruktury odnoszących się do poprzednich i obecnie obowiązujących rozkładów jazdy oraz umów ramowych.
  3. Na podstawie oceny określonej w ust. 2 niniejszego artykułu, zarządcy infrastruktury danego korytarza towarowego wspólnie definiują i organizują wstępnie ustalone międzynarodowe trasy pociągów dla pociągów towarowych, zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 15 dyrektywy 2001/14/WE, uwzględniając potrzebę alokacji zdolności przepustowej dla innych rodzajów transportu, w tym transportu pasażerskiego. Informacje o wstępnie ustalonych trasach są publikowane nie później niż trzy miesiące przed upływem ostatecznego terminu na otrzymanie wniosków w sprawie zdolności przepustowej, o którym mowa w załączniku III do dyrektywy 2001/14/WE. Zarządcy infrastruktury kilku korytarzy towarowych mogą, w stosownych przypadkach, koordynować wstępnie ustalone międzynarodowe trasy pociągów, oferując zdolność przepustową w danych korytarzach towarowych.
  4. Zarządcy infrastruktury korytarza towarowego przydzielają te wstępnie ustalone trasy w pierwszej kolejności na potrzeby pociągów towarowych, które przekraczają co najmniej jedną granicę.
  5. Jeśli jest to uzasadnione potrzebami rynku i oceną, o której mowa w ust. 2 niniejszego artykułu, zarządcy infrastruktury wspólnie określają rezerwę zdolności przepustowej dla międzynarodowych pociągów towarowych kursujących w korytarzach towarowych, uwzględniając potrzebę alokacji zdolności przepustowej dla innych rodzajów transportu, w tym transportu pasażerskiego, i zapewniają dostępność tej rezerwy w ramach ostatecznych obowiązujących rozkładów jazdy, pozwalającej im na szybkie i odpowiednie reagowanie na wnioski w sprawie zdolności przepustowej składane *ad hoc*, o których mowa w art. 23 dyrektywy 2001/14/WE. Zdolność ta jest zarezerwowana do określonego terminu przed przewidzianą datą jej przydzielenia, zgodnie z decyzją rady zarządzającej. Termin ten nie przekracza 90 dni.
- Rezerwa zdolności przepustowej jest określana na podstawie oceny, o której mowa w ust. 2. Taka rezerwa zdolności przepustowej jest udostępniana jedynie wówczas, gdy istnieje realne zapotrzebowanie rynku.
6. Rada zarządzająca promuje koordynację zasad pierwszeństwa w odniesieniu do alokacji zdolności przepustowej w korytarzu towarowym.

7. Poza przypadkami siły wyższej, trasa pociągu przydzielona na mocy niniejszego artykułu do celów przewozu towarowego nie może być anulowana później niż na jeden miesiąc przed przewidzianą w obowiązującym rozkładzie jazdy datą świadczenia usługi, chyba że dany wnioskodawca wyraża zgodę na takie anulowanie. W takim przypadku dany zarządca infrastruktury stara się zaproponować wnioskodawcy trasę pociągu o równoważnej jakości i wiarygodności, którą wnioskodawca ma prawo zaakceptować lub odrzucić. Niniejszy przepis pozostaje bez uszczerbku dla praw, które mogą przysługiwać wnioskodawcy na mocy umowy, o której mowa w art. 19 ust. 1 dyrektywy 2001/14/WE.

8. Zarządcy infrastruktury korytarza towarowego oraz grupa doradcza, o której mowa w art. 7 ust. 6, wprowadzają procedury służące zapewnieniu optymalnej koordynacji alokacji zdolności przepustowej między zarządcami infrastruktury zarówno w odniesieniu do wniosków, o których mowa w art. 12 ust. 1, jak i do wniosków otrzymanych przez danych zarządców infrastruktury. Procedury te dotyczą także dostępu do terminali.

9. W ust. 4 i 8 niniejszego artykułu, odniesienia do zarządców infrastruktury obejmują, w stosownych przypadkach, organy alokujące, o których mowa w art. 14 ust. 2 dyrektywy 2001/14/WE.

#### Artykuł 14

##### Zarządzanie ruchem

1. Zarządcy infrastruktury korytarza towarowego wprowadzają procedury koordynacji zarządzania ruchem w tym korytarzu i mogą wprowadzić procedury koordynacji zarządzania ruchem w kilku korytarzach towarowych.

2. Zarządcy infrastruktury korytarza towarowego oraz grupa doradcza, o której mowa w art. 7 ust. 6, wprowadzają procedury w celu zapewnienia optymalnej koordynacji między eksploatacją infrastruktury kolejowej a eksploatacją terminali.

#### Artykuł 15

##### Zarządzanie ruchem w przypadku zakłóceń

1. Rada zarządzająca przyjmuje wspólne cele w zakresie punktualności lub wytyczne w zakresie zarządzania ruchem w przypadku zakłóceń w ruchu pociągów w korytarzu towarowym.

2. Każdy zarządca infrastruktury opracowuje zasady pierwszeństwa dotyczące zarządzania różnymi rodzajami ruchu w podlegającej mu części korytarza towarowych zgodnie ze wspólnymi celami lub wytycznymi, o których mowa w ust. 1 niniejszego artykułu. Zasady pierwszeństwa są publikowane w sprawozdaniu o stanie sieci, o którym mowa w art. 3 dyrektywy 2001/14/WE.

3. Reguły ustanawiania zasad pierwszeństwa zapewniają co najmniej, że trasa pociągu, o której mowa w art. 13 ust. 3 i 5,

przydzielona na potrzeby pociągów towarowych, które kursują zgodnie z obowiązującym rozkładem jazdy, w miarę możliwości nie jest zmieniana. Reguły ustanawiania zasad pierwszeństwa mają na celu maksymalne skrócenie całkowitego czasu przywracania sieci do normalnego funkcjonowania w odniesieniu do potrzeb wszystkich rodzajów transportu. W tym celu zarządcy infrastruktury mogą koordynować zarządzanie różnymi rodzajami ruchu w kilku korytarzach towarowych.

#### Artykuł 16

##### Informacje o warunkach użytkowania korytarza towarowego

Rada zarządzająca sporządza, regularnie aktualizuje i publikuje dokument zawierający:

- wszystkie informacje zawarte w sprawozdaniach o stanie sieci krajowych, dotyczących korytarza towarowego, sporządzonych zgodnie z procedurą określoną w art. 3 dyrektywy 2001/14/WE;
- wykaz terminali i ich charakterystykę, w szczególności informacje dotyczące warunków i sposobów dostępu do terminali;
- informacje dotyczące procedur, o których mowa w art. 13 ust. 8 i art. 14 ust. 2; oraz
- plan wdrożenia.

#### Artykuł 17

##### Jakość usług w korytarzu towarowym

1. Zarządcy infrastruktury korytarza towarowego promują spójność planów wykonania, o których mowa w art. 11 dyrektywy 2001/14/WE.

2. Rada zarządzająca monitoruje świadczenie usług kolejowego transportu towarowego w korytarzu towarowym i raz do roku publikuje wyniki tego monitorowania.

3. Rada zarządzająca przeprowadza badania satysfakcji użytkowników korytarza towarowego i raz do roku publikuje ich wyniki.

#### Artykuł 18

##### Organy kontrolne

1. Organy kontrolne, o których mowa w art. 30 dyrektywy 2001/14/WE, współpracują na rzecz monitorowania konkurencji w danym kolejowym korytarzu towarowym. W szczególności zapewniają niedyskryminacyjny dostęp do danego korytarza i pełnią funkcję właściwych organów odwoławczych przewidzianych w art. 30 ust. 2 tej dyrektywy. Prowadzą wymianę niezbędnych informacji uzyskiwanych od zarządców infrastruktury i innych właściwych stron.

2. W przypadku gdy wnioskodawca złoży skargę do organu kontrolnego dotyczącą międzynarodowych usług kolejowego transportu towarowego lub w ramach dochodzenia prowadzonego przez organ kontrolny z własnej inicjatywy, dany organ kontrolny konsultuje się z organami kontrolnymi wszystkich pozostałych państw członkowskich, przez które przebiega międzynarodowa trasa pociągu dla danego pociągu towarowego, i zwraca się do nich o udzielenie wszelkich niezbędnych informacji przed podjęciem decyzji.

3. Organy kontrolne, których opinii zasięgnięto na mocy ust. 2, udzielają wszelkich informacji, o które same mają prawo się zwrócić do danego organu kontrolnego na mocy obowiązującego je prawa krajowego. Informacje te mogą być wykorzystane wyłącznie do celów rozpatrywania skargi lub w ramach dochodzenia, o których mowa w ust. 2.

4. Organ kontrolny, do którego wniesiono skargę lub który wszczął dochodzenie z własnej inicjatywy, przekazuje stosowne informacje odpowiedzialnemu organowi kontrolnemu, tak aby organ ten podjął środki w odniesieniu do zainteresowanych stron.

5. Wszyscy przedstawiciele zarządców infrastruktury włączeni w procedury, o których mowa w art. 15 ust. 1 dyrektywy 2001/14/WE, zapewniają bezzwłoczne dostarczenie wszelkich informacji – niezbędnych do celów rozpatrywania skargi lub w ramach dochodzenia, o których mowa w ust. 2 niniejszego artykułu – o które zwrócił się organ kontrolny państwa członkowskiego będącego siedzibą danego przedstawiciela włączonego w procedury. Ten organ kontrolny jest upoważniony do przekazania organom kontrolnym, o których mowa w ust. 2 niniejszego artykułu, informacji odnoszących się do danej międzynarodowej trasy pociągu.

## ROZDZIAŁ V

### PRZEPISY KOŃCOWE

#### Artykuł 19

##### Procedura komitetowa

1. Komisja jest wspierana przez komitet, o którym mowa w art. 11a dyrektywy 91/440/EWG.

2. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 3 i 7 decyzji 1999/468/WE z uwzględnieniem przepisów jej art. 8.

3. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 5 i 7 decyzji 1999/468/WE z uwzględnieniem przepisów jej art. 8.

Okres przewidziany w art. 5 ust. 6 decyzji 1999/468/WE ustala się na trzy miesiące.

#### Artykuł 20

##### Wykonywanie przekazanych uprawnień

1. Uprawnienia do przyjęcia aktów delegowanych, o których mowa w art. 4 ust. 8 powierza się Komisji na okres pięciu lat od daty wejścia w życie niniejszego rozporządzenia. Komisja przedkłada sprawozdanie na temat przekazanych uprawnień w terminie sześciu miesięcy przed końcem tego pięcioletniego okresu. Przekazanie uprawnień zostaje automatycznie przedłużone na taki sam okres, chyba że Parlament Europejski lub Rada odwoła je zgodnie z art. 21.

2. Niezwłocznie po przyjęciu aktu delegowanego Komisja powiadamia o tym równocześnie Parlament Europejski i Radę.

3. Uprawnienia do przyjęcia aktów delegowanych powierzone Komisji podlegają warunkom określonym w art. 21 i 22.

#### Artykuł 21

##### Odwołanie przekazania uprawnień

1. Przekazanie uprawnień, o którym mowa w art. 20 może zostać odwołane przez Parlament Europejski lub przez Radę.

2. Instytucja, która rozpoczęła wewnętrzną procedurę w celu podjęcia decyzji, czy zamierza odwołać przekazanie uprawnień, informuje drugą instytucję i Komisję, najpóźniej miesiąc przed podjęciem ostatecznej decyzji, wskazując przekazane uprawnienia, które mogłyby zostać odwołane, oraz uzasadnienie odwołania.

3. Decyzja o odwołaniu kończy przekazanie uprawnień określonych w tej decyzji. Staje się ona skuteczna natychmiast lub od późniejszej daty, która jest w niej określona. Nie wpływa ona na ważność aktów delegowanych już obowiązujących. Zostaje ona opublikowana w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

#### Artykuł 22

##### Sprzeciw wobec aktów delegowanych

1. Parlament Europejski lub Rada mogą wyrazić sprzeciw wobec aktu delegowanego w terminie trzech miesięcy od daty powiadomienia.

2. Jeśli przed upływem tego terminu ani Parlament Europejski ani Rada nie wyraziły sprzeciwu wobec aktu delegowanego, lub jeśli przed upływem tego terminu zarówno Parlament Europejski jak i Rada poinformowały Komisję, że podjęły decyzję o niewyrażeniu sprzeciwu, akt delegowany wchodzi w życie w dniu w nim przewidzianym.

3. Jeśli Parlament Europejski lub Rada wyrażą sprzeciw wobec aktu delegowanego, nie wchodzi on w życie. Instytucja, która wyraża sprzeciw wobec aktu delegowanego, podaje uzasadnienie.



*Artykuł 23***Monitorowanie procesu wdrażania**

Po utworzeniu korytarza towarowego co dwa lata rada wykonawcza, o której mowa w art. 7 ust. 1, przedstawia Komisji wyniki planu wdrożenia dla tego korytarza. Komisja dokonuje analizy tych wyników i informuje o tej analizie komitet, o którym mowa w art. 19.

*Artykuł 24***Sprawozdanie**

Komisja okresowo analizuje stosowanie niniejszego rozporządzenia. Komisja przedstawia Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie, po raz pierwszy do ... (\*), a następnie co trzy lata.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.

Sporządzono w ...

W imieniu Parlamentu Europejskiego  
Przewodniczący

...

*Artykuł 25***Środki tymczasowe**

Niniejsze rozporządzenie nie ma zastosowania do Republiki Cypryjskiej i Malty, dopóki na ich terytoriach nie powstanie system kolei.

*Artykuł 26***Wejście w życie**

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie dwudziestego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

*Artykuł 27***Publikacja**

Niniejsze rozporządzenie zostaje opublikowane w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

W imieniu Rady  
Przewodniczący

...

---

(\*) Pięć lat po wejściu w życie niniejszego rozporządzenia.

## ZAŁĄCZNIK I

## Wykaz głównych tras korytarzy towarowych

	Państwa członkowskie	Główne trasy <sup>(1)</sup>
1.	BE, NL, DE, IT	Zeebrugge-Antwerpia/Rotterdam-Duisburg-[Bazylea]-Mediolan-Genua
2.	NL, BE, LU, FR	Rotterdam-Antwerpia-Luksemburg-Metz-Dijon-Lyon/[Bazylea]
3.	SE, DK, DE, AT, IT	Sztokholm-Malmö-Kopenhaga-Hamburg-Innsbruck-Werona-Palermo
4.	PT, ES, FR	Sines-Lizbona/Leixões -Madryt-San Sebastian-Bordeaux-Paryż-Metz Sines-Elvas/Algeciras
5.	PL, CZ, SK, AT, IT, SI	Gdynia-Katowice-Ostrawa/Żylna-Wiedeń-Triest/Koper
6.	ES, FR, IT, SI, HU	Almería-Walencja/Madryt-Saragossa/Barcelona-Marsylia-Lyon-Turyń-Udine-Triest/Koper-Lublana-Budapeszt-Zahony (granica węgiersko-ukraińska)
7.	CZ, AT, SK, HU, RO, BG, EL	Praga-Wiedeń/Bratysława-Budapeszt -Bukareszt-Konstanca -Vidin-Sofia-Saloniki-Ateny
8.	DE, NL, BE, PL, LT	Bremerhaven/Rotterdam/Antwerpia-Akwizgran/Berlin-Warszawa-Terespol (granica polsko-białoruska)/Kowno
9.	CZ, SK	Praga-Górny Lidecz-Żylna-Koszyce-Czerna nad Cisą (granica słowacko-ukraińska)

<sup>(1)</sup> „/” oznacza trasy alternatywne.

## ZAŁĄCZNIK II

**Kryteria do uwzględnienia zgodnie z art. 4 i 5**

- a) spójność korytarza towarowego z siecią TEN-T, korytarzami ERTMS lub korytarzami zdefiniowanymi przez RNE;
- b) włączenie priorytetowych projektów sieci TEN-T <sup>(1)</sup> do danego korytarza towarowego;
- c) przejście danego korytarza towarowego przez terytorium co najmniej trzech państw członkowskich, lub dwóch państw członkowskich, jeżeli odległość między terminalami kolejowymi obsługiwanymi przez ten korytarz towarowy jest większa niż 500 km;
- d) zainteresowanie wnioskodawców danym korytarzem towarowym;
- e) równowaga między kosztami społeczno-gospodarczymi a korzyściami płynącymi z utworzenia korytarza towarowego;
- f) spójność wszystkich korytarzy towarowych zaproponowanych przez państwa członkowskie w celu ustanowienia europejskiej sieci kolejowej ukierunkowanej na konkurencyjny transport towarowy;
- g) istnienie dobrych połączeń z innymi rodzajami transportu, w szczególności dzięki odpowiedniej sieci terminali, w tym w portach morskich i śródlądowych;
- h) w stosownych przypadkach lepsze wzajemne połączenia między państwami członkowskimi a sąsiadującymi państwami trzecimi.

---

<sup>(1)</sup> Zob. załącznik III do decyzji nr 1692/96/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 lipca 1996 r. w sprawie wspólnotowych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej (Dz.U. L 228 z 9.9.1996, s. 1).

## UZASADNIENIE RADY

### I. WPROWADZENIE

W dniu 15 grudnia 2008 r. Komisja przedstawiła wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie europejskiej sieci kolejowej ukierunkowanej na konkurencyjny transport towarowy.

W dniu 23 kwietnia 2009 r. Parlament Europejski przyjął opinię w pierwszym czytaniu.

W dniu 11 czerwca 2009 r. Rada osiągnęła porozumienie polityczne w sprawie powyższego wniosku.

W dniu 22 lutego 2010 r. Rada przyjęła stanowisko w pierwszym czytaniu zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą określoną w art. 294 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej.

Podczas prac Rada uwzględniła także opinie Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego <sup>(1)</sup> oraz Komitetu Regionów <sup>(2)</sup>.

### II. ANALIZA STANOWISKA RADY W PIERWSZYM CZYTANIU

#### 1. Uwagi ogólne

W dniu 15 grudnia 2008 r. Komisja przedłożyła wniosek dotyczący rozporządzenia w sprawie europejskiej sieci kolejowej ukierunkowanej na konkurencyjny transport towarowy. Proponowane rozporządzenie ma na celu stworzenie europejskiej sieci kolejowej ukierunkowanej na konkurencyjny transport towarowy, obejmującej korytarze międzynarodowe, zapewniającej przewoźnikom wydajną infrastrukturę wysokiej jakości na potrzeby transportu towarowego. Dzięki temu przewoźnicy kolejowi powinni być w stanie oferować wydajne usługi wysokiej jakości i być bardziej konkurencyjni na rynku transportu towarowego. W tym celu we wniosku zawarto zasady dotyczące utworzenia i zmiany korytarzy transportu towarowego, ich organizacji i zarządzania nimi oraz środki dotyczące takich korytarzy, planowania inwestycji, a także środki dotyczące zdolności przepustowej i zarządzania ruchem.

Stanowisko Rady w pierwszym czytaniu ustanawia spójne ramy dla stworzenia europejskiej sieci kolejowej ukierunkowanej na konkurencyjny transport towarowy. Przewiduje ono prostszą procedurę ustalania pierwszych korytarzy transportu towarowego w oparciu o wykaz głównych tras korytarzy. Ten początkowy wykaz powinien zostać uzupełniony przez państwa członkowskie niewymienione w załączniku I do rozporządzenia, które ustala korytarze transportu towarowego na późniejszym etapie. W przyjętym przez siebie podejściu Rada przewiduje ponadto możliwość odstępstw. Planuje w nim także lepiej zorganizowany system zarządzania korytarzami transportu towarowego. Rada wyraziła także zgodę na ustanowienie elastyczniejszego systemu wniosków o udostępnienie tras do celów transportu towarowego w oparciu o ściślejszą współpracę między zarządcami infrastruktury.

#### 2. Główne kwestie

##### i) Wybór korytarzy transportu towarowego

Komisja zaproponowała procedurę, zgodnie z którą każde państwo członkowskie musiałyby utworzyć przynajmniej jeden korytarz wraz z innym (innymi) zainteresowanym (zainteresowanymi) państwem członkowskim (państwami członkowskimi). Ponadto pewne państwa członkowskie byłyby zobowiązane do utworzenia przynajmniej dwóch lub trzech korytarzy na podstawie rocznych zestawień wyrażonych w tonokilometrach dotyczących transportu kolejowego w tych państwach.

Rada przyjęła inne rozwiązanie, które polega na utworzeniu w określonych terminach pierwszych korytarzy transportu towarowego zgodnie z wykazem głównych tras tych korytarzy określonych w załączniku I do rozporządzenia i zobowiązaniu państw członkowskich niewymienionych w wykazie do uczestniczenia w utworzeniu przynajmniej jednego korytarza transportu towarowego. Państwa członkowskie uczestniczą również w utworzeniu nowego korytarza lub przedłużeniu istniejącego, by zagwarantować sąsiadującemu państwu członkowskiemu wypełnienie obowiązku utworzenia przynajmniej jednego korytarza transportu towarowego.

Powyższe rozwiązanie obejmuje dwa możliwe odstępstwa od obowiązku uczestniczenia w utworzeniu korytarza transportu towarowego. Pierwsze odstępstwo byłoby możliwe pod pewnymi warunkami, takimi jak brak interesu wnioskodawców będących potencjalnymi użytkownikami danego korytarza transportu towarowego, brak korzyści społeczno-gospodarczych lub nieproporcjonalne obciążenie związane z utworzeniem takiego korytarza. Odstępstwo to uzależnione jest od decyzji Komisji podjętej zgodnie z procedurą komitetową. Drugie odstępstwo mogłoby mieć zastosowanie do państwa członkowskiego, którego sieć kolejowa ma inną szerokość torów niż główna sieć kolejowa na terytorium Unii.

<sup>(1)</sup> Opinia z dnia 15 lipca 2009 r. (dotychczas nieopublikowana w Dzienniku Urzędowym).

<sup>(2)</sup> (Dotychczas nieopublikowana w Dzienniku Urzędowym).



Parlament Europejski wprowadził następujące poprawki do wniosku Komisji:

- korytarz transportu towarowego powinien łączyć co najmniej dwa państwa członkowskie i być zgodny z korytarzami TEN-T lub ERTMS; w razie potrzeby częścią korytarza mogą stać się niektóre odcinki niewłączone do TEN-T i cechujące się wysokim lub potencjalnie wysokim natężeniem ruchu towarowego;
- decyzje o tworzeniu lub modyfikacji korytarza transportu towarowego są podejmowane przez zainteresowane państwa członkowskie, które uprzednio informują Komisję o swoich zamiarach, dołączając wniosek opracowany przez właściwych zarządców infrastruktury z uwzględnieniem inicjatyw i opinii przedsiębiorstw kolejowych użytkujących dany korytarz lub zainteresowanych jego użytkowaniem; zainteresowane przedsiębiorstwa kolejowe mogą uczestniczyć w tym procesie, jeżeli dotyczą ich znaczne inwestycje;
- kryteria dotyczące utworzenia korytarza transportu towarowego należy określić w sposób dostosowany do konkretnych potrzeb państw członkowskich i zarządców infrastruktury, aby pozostawić im pole manewru w zakresie podejmowania decyzji i zarządzania;
- najpóźniej trzy lata po wejściu rozporządzenia w życie na terytorium każdego państwa członkowskiego musi powstać co najmniej jeden korytarz transportu towarowego;
- Komisja odnotowuje wnioski dotyczące utworzenia korytarza transportu towarowego i bada ich zgodność z kryteriami oceny zawartymi w załączniku do rozporządzenia.

ii) *Zarządzanie korytarzami transportu towarowego*

Komisja zaproponowała, by dla każdego korytarza transportu towarowego odpowiedni zarządcy infrastruktury powoływali organ zarządzający odpowiedzialny za określenie, kierowanie wykonaniem i aktualizację planu realizacji korytarza transportu towarowego. Ponadto należy powołać grupę roboczą złożoną z zarządców i właścicieli terminali strategicznych korytarza transportu towarowego. Grupa robocza mogłaby wydawać opinie w sprawie wszelkich wniosków organu zarządzającego mających bezpośredni wpływ na inwestycje i zarządzanie terminalami strategicznymi. Organ zarządzający nie mógłby podejmować decyzji sprzecznych z tymi opiniami.

Rada zmieniła wniosek Komisji i postanowiła, że w odniesieniu do każdego korytarza transportu towarowego zainteresowane państwa członkowskie ustanawiają radę wykonawczą odpowiedzialną za zdefiniowanie ogólnych celów danego korytarza transportu towarowego, nadzorowanie i podejmowanie działań w zakresie wykonania i planowania inwestycji. Rada wykonawcza składa się z przedstawicieli organów zainteresowanych państw członkowskich.

Ponadto w odniesieniu do każdego korytarza transportu towarowego odpowiedni zarządcy infrastruktury ustanawiają radę zarządzającą odpowiedzialną za przyjmowanie określonych środków dotyczących wykonania, planowania inwestycji, zdolności przepustowej infrastruktury i jakości usług. Rada zarządzająca składa się z przedstawicieli zarządców infrastruktury.

Rada zarządzająca powołuje również grupę doradczą złożoną z zarządców i właścicieli terminali korytarza transportu towarowego. Grupa doradcza może wydawać opinie w sprawie wszelkich wniosków rady zarządzającej, które mają bezpośredni wpływ na inwestycje i zarządzanie terminalami. Może ona również wydawać opinie z własnej inicjatywy. Rada zarządzająca uwzględnia wszelkie takie opinie.

Parlament Europejski w znacznej mierze przychylił się do wniosku Komisji. Niemniej jednak w odniesieniu do przepisu dotyczącego ustanowienia organu zarządzającego dla każdego korytarza transportu towarowego zaproponował on, by zainteresowane przedsiębiorstwa kolejowe lub grupy przedsiębiorstw kolejowych regularnie korzystające z korytarza regularnie uczestniczyły w pracach tego organu, pełniąc funkcję doradczą.

Parlament Europejski zaproponował także, aby zainteresowane państwa członkowskie mogły ustanowić dla każdego korytarza transportu towarowego zarząd odpowiedzialny za udzielanie zezwoleń na sporządzenie przez organ zarządzający planu realizacji korytarza i za nadzór nad jego wykonaniem.

Wreszcie, grupa robocza złożona z zarządców i właścicieli terminali strategicznych korytarza transportu towarowego, ustanowiona zgodnie z wnioskiem Komisji, powinna również obejmować przedstawicieli portów morskich i portów żeglugi śródlądowej.

iii) *Terminalne strategiczne a priorytetowe przewozy towarowe*

Komisja zaproponowała, by organ zarządzający ustalał strategię dotyczącą rozwoju terminali strategicznych, tak aby były one w stanie zaspokajać potrzeby kolejowego transportu towarowego w korytarzu transportu towarowego.

Ponadto Komisja zaproponowała, by organ zarządzający określał klasy rodzajowe ruchu towarowego obowiązujące w całym korytarzu transportu towarowego. Co najmniej jedna z tych klas, zwana „priorytetowym przewozem towarowym”, powinna obejmować towary, których transport podlega znacznym ograniczeniom czasowym i które w związku z tym muszą korzystać z efektywnego transportu o gwarantowanej punktualności.

W swoim stanowisku w pierwszym czytaniu Rada skreśliła zaproponowane przez Komisję artykuły dotyczące wyżej wspomnianych kwestii. W przypadku terminali strategicznych uznano, że decyzję w tej kwestii należy pozostawić mechanizmom rynkowym. W odniesieniu do priorytetowych przewozów towarowych uzgodniono, że rozwiązanie takie mogłoby mieć dyskryminujący charakter zwłaszcza w stosunku do przewozów pasażerskich.

Parlament Europejski w znacznej mierze przychylił się do wniosku Komisji. W przypadku terminali strategicznych zaproponował jednak, by dodać odesłanie do zintegrowanej strategii obejmującej węzły intermodalne rozmieszczone wzdłuż korytarza transportu towarowego. Strategia ta powinna obejmować współpracę z regionalnymi, lokalnymi i krajowymi władzami oraz nabywanie terenu pod budowę kolejowych terminali towarowych, a także ułatwiać dostęp do środków finansowych wspierających takie przedsięwzięcia. Ponadto organ zarządzający powinien dopilnować, by powstała wystarczająca liczba terminali w strategicznych miejscach w oparciu o przewidywania dotyczące natężenia ruchu.

W artykule dotyczącym priorytetowych przewozów towarowych Parlament Europejski postanowił zmienić tytuł i nadać mu brzmienie: „Standardowe klasy tras kolejowych w korytarzach transportu towarowego”, a także odpowiednio dostosować treść, tak by przewidywał on okresową aktualizację klas tras przeznaczonych do kolejowego transportu towarowego w całym korytarzu transportu towarowego. Co najmniej jedna z tych klas (zwana „ułatwionym przewozem towarowym”) powinna obejmować trasę kolejową, która musi korzystać z efektywnego transportu o gwarantowanej punktualności. Ponadto kryteria wyróżniania klas rodzajowych ruchu towarowego powinny być przyjmowane przez organ zarządzający po konsultacji z wnioskodawcami, którzy mogą korzystać z korytarza transportu towarowego.

iv) *Pojedynczy punkt kontaktowy przyjmujący wnioski o przyznanie tras międzynarodowych*

Komisja zaproponowała, by organ zarządzający tworzył pojedynczy punkt kontaktowy przyjmujący wnioski o przyznanie tras dla pociągów towarowych przekraczających co najmniej jedną granicę w korytarzu transportu towarowego oraz aby wszystkie wnioski o przyznanie tych tras były składane w tym pojedynczym punkcie kontaktowym.

Rada nie wyraziła zgody na zaproponowaną przez Komisję obowiązkową procedurę i postanowiła w zamian, że rada zarządzająca korytarza transportu towarowego wyznaczy lub utworzy wspólny organ lub system informacyjny na podstawie współpracy zarządców infrastruktury, który powinien umożliwić wnioskodawcom występowanie – w jednym miejscu i w ramach jednej operacji – o alokację zdolności przepustowej infrastruktury dla pociągów towarowych przekraczających co najmniej jedną granicę w jednym korytarzu transportu towarowego.

Parlament Europejski w znacznej mierze przychylił się do wniosku Komisji. Postanowił jednak zaproponować, by poszczególni zarządcy infrastruktury korytarza transportu towarowego mogli być wyznaczani do działania w charakterze biura obsługi pojedynczego punktu kontaktowego dla wnioskodawców zwracających się o przyznanie tras.

v) *Upoważnieni wnioskodawcy*

Komisja w swoim wniosku przewiduje dla wnioskodawców innych niż przedsiębiorstwa kolejowe i tworzone przez nie ugrupowania międzynarodowe możliwość składania wniosków o przyznanie tras do celów transportu towarowego, jeżeli wnioski te dotyczą jednego lub kilku odcinków korytarza transportu towarowego.

Rada skreśliła artykuł dotyczący upoważnionych wnioskodawców zaproponowany przez Komisję. Rada natomiast tylko dopuszcza możliwość składania przez wnioskodawców innych niż przedsiębiorstwa kolejowe i ich grupy międzynarodowe wniosków o dostęp do infrastruktury na określonych odcinkach tras kolejowych w przypadku, gdy te trasy kolejowe zlokalizowane są w państwach członkowskich, których prawo krajowe dopuszcza takie wnioski.

Parlament Europejski przychylił się do wniosku Komisji, wprowadzając do tekstu niewielką zmianę.

vi) *Zarządzanie ruchem w przypadku zakłóceń*

Komisja zaproponowała, by zarządcy infrastruktury korytarza transportu towarowego ustanawiali i publikowali reguły dotyczące pierwszeństwa między poszczególnymi rodzajami ruchu obowiązujące w razie zakłóceń ruchu w korytarzu transportu towarowego. Reguły te powinny przewidywać co najmniej, że trasa przyznana pociągowi kursującemu w ramach priorytetowych przewozów towarowych, który spełnia warunki zgodne z pierwotnymi ustaleniami dotyczącymi jego trasy, nie może być przyznana innemu pociągowi ani zmodyfikowana, chyba że pierwotny użytkownik trasy udzieli zgody na jej przyznanie innemu pociągowi lub jej modyfikację.

Rada zmieniła wniosek Komisji i postanowiła, że rada zarządzająca przyjmuje wspólne cele w zakresie punktualności lub wytyczne w zakresie zarządzania ruchem w przypadku zakłóceń w ruchu pociągów w korytarzu transportu towarowego. Na podstawie wspomnianych celów lub wytycznych każdy zarządca infrastruktury opracowuje następnie zasady pierwszeństwa dotyczące zarządzania różnymi rodzajami ruchu w korytarzu transportu towarowego. Reguły ustanawiania zasad pierwszeństwa mają na celu maksymalne skrócenie całkowitego czasu przywracania sieci do normalnego funkcjonowania w odniesieniu do potrzeb wszystkich rodzajów transportu.

Parlament Europejski w znacznej mierze przychylił się do wniosku Komisji, przy czym dopuścił, by zarządcy infrastruktury korytarza transportu towarowego ustanawiali i publikowali reguły dotyczące pierwszeństwa między poszczególnymi rodzajami tras kolejowych, zwłaszcza dla tras kolejowych przyznanych opóźnionym pociągom, obowiązujące w razie zakłóceń ruchu na każdym odcinku korytarza transportu towarowego w sieci. Ma się to odbywać zgodnie z propozycją organu zarządzającego korytarzem transportu towarowego oraz z poszanowaniem zasad i planów, o których mowa w stosownym artykule.

vii) *Odstępstwo*

Komisja zaproponowała, by państwa członkowskie mogły w stosownych przypadkach występować o odstępstwo od przepisów rozporządzenia; w tym celu przekazywałyby one Komisji uzasadniony wniosek o zastosowanie odstępowania. Komisja powinna przyjąć decyzję w sprawie tego wniosku, zgodnie z określoną procedurą konsultacyjną, uwzględniając warunki geograficzne, a także rozwój usług kolejowego transportu towarowego w państwie członkowskim, które złożyło wniosek o zastosowanie odstępowania.

Rada skreśliła powyższy przepis zaproponowany przez Komisję. Zastąpiła go artykułem określającym „środki tymczasowe”, w którym przewiduje się, że obowiązek realizacji rozporządzenia nie dotyczy Republiki Cypryjskiej i Republiki Malty, dopóki na ich terytoriach nie powstanie system kolei.

Parlament Europejski przychylił się do wniosku Komisji.

### 3. **Inne poprawki przyjęte przez Parlament Europejski**

Inne poprawki nieujęte w stanowisku Rady w pierwszym czytaniu dotyczą w szczególności:

- odniesienia do optymalizacji i niezawodności towarowego ruchu kolejowego;
- programów badań, programu Marco Polo, a także innych unijnych strategii politycznych i funduszy, takich jak Fundusz Spójności;
- budowy skutecznych i zadowalających połączeń z innymi środkami transportu w celu stworzenia wydajnej i zintegrowanej sieci transportu towarowego;
- procedury definiowania wskaźników wyników;
- zmian w definicjach zawartych w art. 2;
- dostosowywania planu realizacji;
- dodania odniesienia do ewentualnych wąskich gardeł;
- programu poprawy korytarza transportu towarowego;
- okresowego uaktualniania badania rynkowego;

- programów tworzenia korytarzy transportu towarowego i poprawy ich wyników;
- wnioskodawców, którzy zamierzają korzystać z korytarza transportu towarowego;
- strategii dotyczącej planów inwestycyjnych;
- planów inwestycyjnych;
- rezerwy zdolności przepustowej;
- opłaty za trasy przyznane, ale ostatecznie niewykorzystane;
- reguł dotyczących pierwszeństwa;
- spójności między różnymi planami poprawy wyników;
- informacji, jakie zarządcy infrastruktury i inne strony trzecie biorące udział w przyznawaniu zdolności przepustowej w wymiarze międzynarodowym są zobowiązani przedstawiać organom kontrolnym.

### III. WNIOSEK

Opracowując stanowisko w pierwszym czytaniu, Rada w pełni uwzględniła wniosek Komisji oraz opinię Parlamentu Europejskiego wyrażoną w pierwszym czytaniu. W przypadku poprawek Parlamentu Europejskiego Rada stwierdza, że wiele z ich zostało już uwzględnionych – w założeniu, częściowo lub w pełni – w stanowisku Rady w pierwszym czytaniu.

---