

**PL**

**PL**

**PL**



KOMISJA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH

Bruksela, dnia 11.12.2008  
KOM(2008) 852 wersja ostateczna

2008/0247 (COD)

Wniosek

**ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY**

**w sprawie europejskiej sieci kolejowej ukierunkowanej na konkurencyjny transport towarowy**

{SEK(2008) 3028}

{SEK(2008) 3029}

(przedstawiona przez Komisję)

## UZASADNIENIE

### **1. WYZWANIA ZWIĄZNE Z ROZWOJEM TOWAROWEGO TRANSPORTU KOLEJOWEGO**

#### **1.1. Utworzenie zrównoważonego systemu transportowego: priorytetowy cel dla Wspólnoty**

Konieczność przestrzegania przez Wspólnotę zobowiązań związanych z ograniczeniem emisji gazów cieplarnianych i z poprawą ekologiczności gospodarki, a także ograniczenia coraz silniej ciążące na zasobach energetycznych, to czynniki niezwykle istotne z punktu widzenia wspólnotowej polityki transportowej.

Wspólnota pragnie zatem stworzyć jak najbardziej ekologiczny i efektywny system transportowy, służący obywatelom i przedsiębiorstwom. W tym celu Komisja w przeglądzie średniookresowym Białej księgi dotyczącej transportu<sup>1</sup> zaproponowała, aby skoncentrować się na rozwoju „współmodalności”, tzn. na optymalnym wykorzystaniu wszystkich środków transportu, kombinowanego lub nie.

Rozwój ten opiera się szczególnie na realizacji prawdziwego europejskiego wewnętrznego rynku transportu. W transporcie lotniczym i drogowym poczyniono już w tym kierunku liczne postępy. Transport kolejowy natomiast wymaga jeszcze wielu działań w tej dziedzinie.

#### **1.2. Wyzwania związane z transportem kolejowym**

Usługi towarowego transportu kolejowego są otwarte dla konkurencji od dnia 1 stycznia 2007 r. Tradycyjni przewoźnicy przeprowadzili restrukturyzację lub są w trakcie jej przeprowadzania. Pojawiają się również nowe podmioty. Jakość usług świadczonych przez zarządców infrastruktury na rzecz przewoźników w wielu państwach członkowskich pozostaje niska i wymaga udoskonalenia. Tymczasem zapotrzebowanie na transport kolejowy może znacząco wzrosnąć w najbliższych latach w licznych regionach Unii.

Rynek towarowych przewozów kolejowych, którego około połowę stanowią usługi międzynarodowe, nie będzie mógł bowiem odpowiednio się rozwijać, jeżeli infrastruktura kolejowa nie zapewni przewoźnikom towarowym lepszego poziomu obsługi. W związku z tym należy pokonać następujące trudności: poświęcanie znacznie większej uwagi pociągom pasażerskim niż ruchowi towarowemu, zarówno pod względem wyboru inwestycji, jak i pod względem zarządzania zdolnością przepustową i ruchem, co silnie działa na niekorzyść towarowego transportu szynowego w większości państw członkowskich; krajowi zarządcy infrastruktury działający nadal w sposób zbyt rozproszony, połączenia między infrastrukturą kolejową a innymi środkami transportu niewystarczająco wydajne lub zbyt ograniczone.

Zarządcy infrastruktury muszą zatem ściślej współpracować. Należy inaczej zarządzać mieszanym pasażersko-towarowym ruchem kolejowym, przynajmniej na ośiach istotnych dla transportu towarowego. Wreszcie, udostępnienie przewoźnikom towarowym wystarczającej liczby obiektów służących transportowi intermodalnemu, sprzyjających świadczeniu usług wysokiej jakości, jest bardzo istotnym czynnikiem rozwoju transportu kombinowanego, stanowiącego strategiczny segment rynku nowoczesnych towarowych przewozów kolejowych.

---

<sup>1</sup> COM(2006) 314 wersja ostateczna z 22.6.2006.

Bez tego towarowy transport kolejowy nie będzie mógł prawidłowo się rozwijać i w pełni przyczynić się do tworzenia współmodalności w Europie.

## **2. POPRAWA JAKOŚCI USŁUG INFRASTRUKTURALNYCH OFEROWANYCH PRZEWOŹNIKOM TOWAROWYM W DANEJ SIECI**

### **2.1. Działania już podjęte**

Tak na poziomie krajowym, jak i międzynarodowym podjęto liczne inicjatywy zmierzające do poprawy wyników w zakresie usług świadczonych przez zarządców infrastruktury. Postępuje racjonalizacja inwestycji, stosowanie nowych technologii, przyjmowanie coraz bardziej złożonych reguł zarządzania infrastrukturą.

Szczególnie na płaszczyźnie europejskiej kolejne pakiety kolejowe wprowadziły państwa członkowskie na drogę ku modernizacji kolei oraz ku integracji systemów krajowych. Dyrektywy składające się na pierwszy, drugi i trzeci pakiet kolejowy – zawierające przepisy odnoszące się do dostępności i taryfikacji infrastruktury, do zarządzania zdolnością przepustową i ruchem, do bezpieczeństwa w transporcie kolejowym i do rozwoju interoperacyjności – stanowią europejskie ramy prawno-polityczne stymulujące modernizację kolei.

Ponadto program transeuropejskich sieci transportowych (TEN-T), rozwój i wdrażanie europejskiego systemu sygnalizacji kolejowej (ERTMS) oraz techniczna specyfikacja interoperacyjności odnosząca się do podsystemu aplikacji telematycznych dla przewozów towarowych (TSI TAF) przyczyniają się do rozwoju interoperacyjności i do poprawy zintegrowanego zarządzania infrastrukturą kolejową w Europie. W ramach wdrożenia ERTMS zdefiniowano np. międzynarodowe korytarze ukierunkowane na transport towarowy. Ich tworzenie sprzyja aktywnej współpracy między zarządcami infrastruktury. Ci ostatni podjęli również inicjatywę zrzeszenia się w ramach organizacji o nazwie RailNetEurope, która świadczy pewną liczbę usług na rzecz operatorów międzynarodowego transportu towarowego i stymuluje współpracę między zarządcami infrastruktury w zakresie zarządzania zdolnością przepustową.

### **2.2. Utrzymujące się problemy**

Wszystkie te inicjatywy przyczyniają się do poprawy zarządzania infrastrukturą. Należy je wzmocnić, a także przyspieszyć tempo ich realizacji, w celu osiągnięcia postępów niezbędnych do integracji kolei i do rozwoju transportu kolejowego. Oznacza to po pierwsze poprawę lub nasilenie działań w następujących dziedzinach:

- współpraca między zarządcami infrastruktury mająca na celu zniesienie skutków przekraczania granic w ruchu towarowym oraz optymalizację na poziomie międzynarodowym – w pierwszym rzędzie na najistotniejszych osiach – inwestycji i wykorzystania zdolności przepustowej;
- rozwój terminali intermodalnych obsługujących kolej i zarządzanie nimi;
- jakość i niezawodność przeznaczanej dla transportu towarowego zdolności przepustowej infrastruktury.

W ramach już utworzonych korytarzy ERTMS współpraca między państwami członkowskimi a zarządcami infrastruktury dotyczy zasadniczo inwestycji, a jej intensywność znacznie różni się w poszczególnych korytarzach. Ponadto osiągnięcie lepszej równowagi między różnymi rodzajami ruchu w zakresie eksploatacji sieci kolejowej nie było przedmiotem istotnych działań na tym etapie, mimo że stanowi to pierwszorzędny czynnik jakości usług kolejowych przewozów towarowych w Europie (zob. komunikat COM(2008)536 w sprawie jakości usług w zakresie kolejowych przewozów towarowych).

### **3. NIEZBĘDNE WYDAJE SIĘ PODJĘCIE NOWYCH INICJATYW**

#### **3.1. Wszystkie podmioty pragną działania wspólnotowego w tej sprawie**

W swoim komunikacie z dnia 18 października 2007 r. zatytułowanym „W kierunku sieci kolejowej nadającej pierwszeństwo przewozom towarowym” Komisja zobowiązała się do przedstawienia w 2008 r. wniosków dotyczących skoordynowanego tworzenia międzynarodowych korytarzy kolejowych, w których pierwszeństwo miałyby przewozy towarowe. Wariant ten oceniono jako lepszy od wariantu zakładającego tworzenie korytarzy transportu kolejowego przeznaczonych wyłącznie dla przewozów towarowych, który uznano za zbyt kosztowny i czasochłonny w realizacji. W związku z tym zobowiązaniem Komisja przeprowadziła szerokie konsultacje z wszystkimi zainteresowanymi podmiotami.

Najpierw około 15 ekspertów z przedmiotowego sektora, wspólnie z służbami Komisji, precyzyjnie określiło występujące w towarowym transporcie kolejowym problemy infrastrukturalne, a także możliwości osiągnięcia postępu. Konkluzje tej grupy, zebrane w sprawozdaniu zawierającym zalecenia uporządkowane według dziedzin interwencji, stanowiły główny punkt wyjścia dla prac nad niniejszym wnioskiem.

Następnie przeprowadzono konsultacje społeczne. Umożliwiły one licznym podmiotom, państwom członkowskim, przewoźnikom kolejowym, zarządcom infrastruktury, przedstawicielom przemysłu, stowarzyszeniom oraz firmom spedycyjnym wypowiedzenie się na temat tego zagadnienia i wyrażenie opinii w sprawie wniosku Komisji.

W wyniku wymienionych dwóch działań stwierdzono przede wszystkim, że utworzenie w najbliższym czasie międzynarodowych korytarzy kolejowych ukierunkowanych na konkurencyjny transport towarowy w istotny sposób przyczyniłoby się do zwiększenia konkurencyjności kolei.

Rada Ministrów na posiedzeniu w dniach 7 i 8 kwietnia 2008 r. wezwała ponadto Komisję do „do opracowania środków umożliwiających osiągnięcie sprawnego funkcjonowania międzynarodowych kolejowych przewozów towarowych dzięki pogłębieniu współpracy między zarządcami infrastruktury w zakresie funkcjonowania kolei i inwestycji oraz dzięki określeniu tych korytarzy transgranicznych – włączając odcinki korytarzy współmodalne – wzdłuż których należy zapewnić sprawny przepływ międzynarodowego kolejowego ruchu towarowego w odniesieniu do wydolności i planowania inwestycji oraz w odniesieniu do sprawnych i wystarczających tras kolejowych”. Parlament Europejski, który przyjął sprawozdanie dotyczące w szczególności tego tematu, Komitet Ekonomiczno-Społeczny oraz Komitet Regionów również oczekują jak najszybszego postępu w tej dziedzinie.

### **3.2. Rozporządzenie w sprawie europejskiej sieci kolejowej ukierunkowanej na konkurencyjny transport towarowy oraz inicjatywy towarzyszące**

Uwzględniając ogół tych elementów, Komisja rozważyła trzy warianty (niepodejmowanie nowych działań; wzmocnienie działań już prowadzonych i, w stosownych przypadkach, podjęcie nowych inicjatyw politycznych; zaproponowanie nowych środków legislacyjnych), które mogą doprowadzić do utworzenia europejskiej sieci kolejowej ukierunkowanej na konkurencyjny transport towarowy, złożonej z korytarzy międzynarodowych. Przeprowadziła też ocenę jakościowych i ilościowych skutków tych wariantów<sup>2</sup>.

Według tej oceny trzeci wariant przyniósłby najbardziej pozytywne skutki i dałby zarówno Wspólnocie, jak i samym państwom członkowskim szereg gwarancji co do zbiorowego zaangażowania w realizację wytkniętego celu. Główny element niepewności, stanowiący wadę tego wariantu, to termin przyjęcia i wejścia w życie nowych środków legislacyjnych.

Biorąc pod uwagę powyższe konkluzje, konieczność dokonania szybkich postępów w dziedzinie integracji krajowych sieci infrastruktury kolejowej w celu zbliżenia integracji kolei do poziomu integracji innych środków transportu oraz związaną z tym konieczność precyzyjnej harmonizacji reguł zarządzania infrastrukturą w korytarzu transportu towarowego, Komisja proponuje Parlamentowi i Radzie przyjęcie rozporządzenia w sprawie utworzenia europejskiej sieci kolejowej ukierunkowanej na konkurencyjny transport towarowy.

Wniosek Komisji w sprawie rozporządzenia dotyczy w szczególności procedur związanych z wyborem korytarzy i z organami zarządzającymi ogółem korytarzy, a także cech, które korytarze muszą posiadać. Wniosek jest kontynuacją inicjatyw i przepisów cytowanych powyżej, takich jak program TEN-T, korytarze ERTMS i obowiązujące prawodawstwo wspólnotowe w dziedzinie przewozów kolejowych.

Wobec konieczności szybkiego działania oraz dla wsparcia i ukierunkowania działań prowadzonych w celach zbieżnych z celem przedmiotowej inicjatywy Komisja proponuje też, aby jej wnioskowi w sprawie rozporządzenia towarzyszyły inne inicjatywy. Komisja będzie pobudzać tworzenie stowarzyszeń państw członkowskich z myślą o tworzeniu korytarzy i wspólnym planowaniu inwestycji. Będzie zwoływać regularnie wszystkich zarządców infrastruktury kolejowej Unii, aby ułatwiać wymianę dobrych praktyk i poruszać tematy stanowiące przedmiot wspólnego zainteresowania.

Ponadto obecny przegląd polityki TEN-T daje możliwość skoordynowania przedmiotowej inicjatywy z polityką TEN-T, co pozwala spodziewać się znaczącego efektu synergii, zarówno w zakresie środków, które należy zastosować celem osiągnięcia większej skuteczności w tworzeniu i eksploatacji infrastruktury o znaczeniu europejskim, jak i w zakresie inwestycji.

## **4. OGÓLNE ZASADY NINIEJSZEGO WNIOSKU W SPRAWIE ROZPORZĄDZENIA**

Niniejszy wniosek jest zgodny z zasadą pomocniczości. Zawiera przepisy dotyczące transnarodowego zarządzania infrastrukturą kolejową, które nie mogłyby zostać wdrożone indywidualnie przez poszczególne państwa członkowskie. Wniosek jest również zgodny z zasadą proporcjonalności. Ustala bowiem wspólne cele i procedury dla państw

---

<sup>2</sup> Dokument roboczy służb Komisji COM.

członkowskich i zarządców infrastruktury kolejowej. Ponadto niniejszy wniosek uzupełnia obowiązujące prawodawstwo z dziedziny transportu kolejowego i opiera się na nim. Ułatwia jego interpretację, przyczyniając się w ten sposób do uproszczenia prawa stanowionego na poziomie wspólnotowym.

Niniejszy wniosek składa się z pięciu rozdziałów, z czego trzy dotyczą następujących zagadnień: koncepcja europejskiej sieci kolejowej ukierunkowanej na konkurencyjny transport towarowy i organy zarządzające tą siecią; inwestycje w infrastrukturę, terminale i należące do nich urządzenia; eksploatacja korytarzy transportu towarowego. Rozdział 1 zawiera przepisy ogólne, rozdział 5 zawiera przepisy końcowe.

W przypadku każdego korytarza transportu towarowego podstawą proponowanego podejścia jest systematyczna analiza rynku i systematyczne konsultacje z klientami, określenie planu realizacji zawierającego środki mające na celu zaspokojenie potrzeb klientów oraz zapewnienie przestrzegania przepisów zawartych we wniosku w sprawie rozporządzenia. Zarządcy infrastruktury i terminali są zobowiązani do jego wykonania, przy wsparciu i z inspiracji państw członkowskich zaangażowanych w tworzenie danego korytarza transportu towarowego.

#### **4.1. Definicja europejskiej sieci kolejowej ukierunkowanej na konkurencyjny transport towarowy i organy zarządzające tą siecią**

W rozdziale 2 określono przede wszystkim obowiązki państw członkowskich dotyczące tworzenia międzynarodowych korytarzy kolejowych ukierunkowanych na konkurencyjny transport towarowy oraz procedurę wyboru tych korytarzy. Przepisy te muszą umożliwiać zagwarantowanie jakości proponowanych korytarzy, a zarazem zagwarantowanie spójności między poszczególnymi proponowanymi korytarzami. Przewidują również, że wszystkie państwa członkowskie, które nie posiadają cech geograficznych uniemożliwiających realizację tego celu, uczestniczą w tworzeniu europejskiej sieci kolejowej ukierunkowanej na konkurencyjny transport towarowy.

Proponowana metoda przedstawia się następująco: prawo określa spoczywający na państwach członkowskich ogólny obowiązek tworzenia korytarzy transportu towarowego w ramach TEN-T; państwa członkowskie wskazują ogół korytarzy, których utworzenie przewidują; wybór ten jest zatwierdzany na poziomie wspólnotowym, zgodnie z procedurą komitologii, po sprawdzeniu, czy utworzenie proponowanego korytarza jest uzasadnione i czy istnieje spójność między ogółem proponowanych korytarzy transportu towarowego.

W rozdziale tym wymieniono również istotne cechy organu zarządzającego korytarzami transportu towarowego. Definiując te istotne cechy, Komisja opierała się na zdobytych doświadczeniach, w szczególności w ramach korytarzy ERTMS i korytarzy utworzonych przez RailNetEurope, na elementach, na które uwagę zwróciła grupa ekspertów, a także na wynikach konsultacji społecznych. Ogólnie wydaje się, że realizacja międzynarodowej struktury zdolnej do stymulowania koordynacji między państwami członkowskimi i zarządcami infrastruktury w ramach korytarza jest niezbędna dla powodzenia tego działania.

#### **4.2. Inwestycje**

Rozdział 3 precyzuje obowiązki, które należy wypełniać w odniesieniu do korytarzy transportu towarowego, wiążące się koordynacją i planowaniem inwestycji, a także z rozwojem interoperacyjności poszczególnych sieci i zwiększeniem zdolności przewozowej

pociągów. Rozwój interoperacyjności pozwoli na znaczne skrócenie czasu przejazdu, zwiększenie zdolności przewozowej i wydajności towarowego transportu kolejowego. Wzrost zdolności przewozowej pociągów, np. poprzez zwiększenie maksymalnej długości pociągów mogących kursować w całym korytarzu, umożliwi również skuteczne zwiększenie wydajności towarowego transportu kolejowego.

W rozdziale tym Komisja przedstawia również definicję sieci terminali strategicznych istniejących w ramach każdego korytarza. Dobre połączenie wszystkich korytarzy transportu towarowego z pozostałą częścią sieci i innymi środkami transportu, w portach morskich lub na lądzie, ma bowiem podstawowe znaczenie dla powodzenia tej inicjatywy. Dla każdego korytarza musi zatem powstać skuteczna strategia mająca na celu rozwój terminali, w szczególności terminali intermodalnych, oraz zapewnienie, aby ich zdolność przepustowa odpowiadała potrzebom transportu towarowego odbywającego się w korytarzu.

### **4.3. Eksploatacja korytarza transportu towarowego**

Rozdział 4 dotyczy siedmiu istotnych punktów: rozwoju procedur interoperacyjnych; poprawy koordynacji w dziedzinie eksploatacji ruchu między zarządcami infrastruktury z jednej strony, a między zarządcami infrastruktury i zarządcami terminali z drugiej strony; poprawy dostępu do infrastruktury i terminali; preferencyjnego traktowania pociągów towarowych przy przyznawaniu tras i zarządzaniu ruchem; monitorowania jakości usług w korytarzu transportu towarowego; współpracy organów kontrolnych.

Udoskonalenie koordynacji w zakresie użytkowania korytarza transportu towarowego powinno umożliwić poprawę wyników międzynarodowego transportu towarowego w tym korytarzu przy ograniczonym koszcie. Zakłada ono np. udostępnienie wnioskodawcom ubiegającym się o przyznanie trasy pojedynczego punktu kontaktowego właściwego dla kilku sieci. Ocena skutków wykazała zresztą, że dobra koordynacja użytkowania terminali i głównej infrastruktury pozwoliłaby na znaczącą poprawę wyników kolejowego transportu towarowego. Sprzyjałaby w szczególności skróceniu czasu oczekiwania pociągów na dostęp do terminali lub na dostęp do głównej infrastruktury z terminali.

Jakość informacji dotyczących warunków dostępu do ogółu usług koniecznych dla zapewnienia sprawnego ruchu pociągów towarowych pozwoli ponadto na wolny od dyskryminacji dostęp do ogółu usług świadczonych w ramach infrastruktury korytarza transportu towarowego.

Jeżeli chodzi o równowagę między pociągami towarowymi a pociągami pasażerskimi – celem jest zagwarantowanie pociągom towarowym tras dobrej jakości, niezawodnych oraz, w przypadku tras międzynarodowych, złożonych z wzajemnie spójnych tras krajowych. Rozdział ten dotyczy również lepszej obsługi pociągów towarowych w zakresie eksploatacji ruchu. Sprawą podstawową jest tutaj zagwarantowanie przewoźnikom towarowym niezawodności i jakości usług świadczonych na ich rzecz przez zarządców infrastruktury. Gwarancje te, których przewoźnicy towarowi zazwyczaj nie posiadają, powinny mieć umiarkowany wpływ na wyniki transportu pasażerskiego. Ponadto nie mogą stanowić zbyt wielkiego obciążenia, potencjalnie utrudniającego optymalne zarządzanie infrastrukturą.

Opisane wyżej środki powinny wspólnie pozytywnie wpłynąć na wyniki towarowego transportu kolejowego, przy czym wpływ ten powinien być mierzony i regularnie analizowany. Dlatego rozdział 4 przewiduje obowiązek określenia regularnie aktualizowanych wskaźników wyników w odniesieniu do poszczególnych korytarzy.



Wniosek

**ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY**

**w sprawie europejskiej sieci kolejowej ukierunkowanej na konkurencyjny transport towarowy**

**(Tekst mający znaczenie dla EOG)**

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską, w szczególności jego art. 71 ust. 1,

uwzględniając wniosek Komisji<sup>3</sup>,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego<sup>4</sup>,

uwzględniając opinię Komitetu Regionów<sup>5</sup>,

stanowiąc zgodnie z procedurą określoną w art. 251 Traktatu<sup>6</sup>,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) W ramach strategii lizbońskiej na rzecz wzrostu i zatrudnienia oraz strategii zrównoważonego rozwoju we Wspólnocie utworzenie wewnętrznego rynku kolejowego, w szczególności w zakresie transportu towarowego, jest zasadniczym elementem postępu w realizacji mobilności zgodnej z zasadami zrównoważonego rozwoju.
- (2) 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 oraz przyznawanie świadectw bezpieczeństwa<sup>7</sup> stanowiła istotny krok na drodze do utworzenia wewnętrznego rynku kolejowego.
- (3) Aby skutecznie konkurować z pozostałymi środkami transportu, międzynarodowe i krajowe usługi towarowego transportu kolejowego, otwarte na konkurencję od dnia 1 stycznia 2007 r., muszą dysponować infrastrukturą kolejową dobrej jakości, tzn. taką, która umożliwi świadczenie usług w zakresie transportu towarowego

---

<sup>3</sup> Dz.U. C [...] z [...], s. [...].

<sup>4</sup> Dz.U. C [...] z [...], s. [...].

<sup>5</sup> Dz.U. C [...] z [...], s. [...].

<sup>6</sup> Opinia Parlamentu Europejskiego z dnia ... i wspólne stanowisko Rady z dnia ... .

<sup>7</sup> Dz.U. L 75 z 15.3.2001, s. 29.

w dobrych warunkach pod względem prędkości handlowej i czasu przejazdu, oraz niezawodną, tzn. taką, by świadczone za jej pośrednictwem usługi odpowiadały zobowiązaniom umownym powziętym wobec przewoźników kolejowych.

- (4) Rada Ministrów na posiedzeniu w dniach 7 i 8 kwietnia 2008 r. zdecydowała, że trzeba ułatwić efektywne użytkowanie infrastruktury oraz, w stosownych przypadkach, zwiększyć zdolność przepustową infrastruktury kolejowej za pomocą środków podejmowanych na szczeblu europejskim i krajowym, w szczególności za pośrednictwem tekstów legislacyjnych.
- (5) W tym kontekście utworzenie sieci kolejowej ukierunkowanej na konkurencyjny transport towarowy, w ramach której pociągi towarowe będą mogły kursować w dobrych warunkach i łatwo przemieszczać się z jednej z sieci krajowej do innej, pozwoliłoby na poprawę warunków użytkowania infrastruktury.
- (6) Podjęte dotychczas inicjatywy dotyczące infrastruktury kolejowej pokazują, że tworzenie międzynarodowych korytarzy, zaspokajających specyficzne potrzeby wyraźnie określonego(-ych) segmentu(-ów) rynku przewozów towarowych, stanowi najwłaściwszą metodę tworzenia europejskiej sieci kolejowej ukierunkowanej na konkurencyjny transport towarowy.
- (7) Realizacja sieci kolejowej ukierunkowanej na konkurencyjny transport towarowy powinna być spójna z transeuropejską siecią transportową („TEN-T”). W tym celu konieczny jest skoordynowany rozwój, a w szczególności integracja korytarzy międzynarodowych służących towarowemu transportowi kolejowemu z istniejącą TEN-T. Ponadto na szczeblu wspólnotowym należy wprowadzić jednolite przepisy dotyczące tych korytarzy transportu towarowego. W stosownych przypadkach tworzenie tych korytarzy mogłoby być wspierane finansowo w ramach programu TEN-T<sup>8</sup>.
- (8) W ramach korytarza transportu towarowego należy zapewnić dobrą koordynację między państwami członkowskimi a właściwymi zarządcami infrastruktury, odpowiednio priorytetowo traktować ruch towarowy, tworzyć skuteczne i zadowalające połączenia z innymi środkami transportu oraz zapewnić warunki sprzyjające rozwojowi konkurencji między dostawcami usług kolejowego transportu towarowego.
- (9) Tworzenie korytarzy transportu towarowego powinno być rozpatrywane i zatwierdzone na szczeblu wspólnotowym w oparciu o kryteria i procedury przejrzyste, jasno określone i pozostawiające państwom członkowskim i zarządcom infrastruktury pole manewru w zakresie decyzji i zarządzania, umożliwiające przyjmowanie środków dostosowanych do ich szczególnych potrzeb.
- (10) Dla pobudzenia koordynacji między państwami członkowskimi a zarządcami infrastruktury każdym korytarzem transportu towarowego powinien opiekować się organ zarządzający, złożony z różnych zarządców infrastruktury właściwych dla tego korytarza transportu towarowego.

---

<sup>8</sup> Dz.U. L 228 z 23.9.1995, s. 1, zmieniony rozporządzeniem (WE) nr 1655/1999 PE i Rady (Dz.U. L 197 z 29.7.1999, s. 1) i rozporządzeniem (WE) nr 807/2004 PE i Rady (Dz.U. L 143 z 30.4.2004).

- (11) Z myślą o zaspokojeniu potrzeb rynkowych szczegółowe zasady tworzenia korytarza transportu towarowego należy przedstawiać w planie realizacji, który powinien obejmować określenie i harmonogram realizacji działań przydatnych do poprawy wyników towarowego transportu kolejowego. Ponadto, aby upewnić się, że przewidywane lub realizowane działania, mające na celu utworzenie korytarza transportu towarowego, odpowiadają potrzebom lub oczekiwaniom ogółu użytkowników tego korytarza, należy regularnie konsultować się z tymi ostatnimi, zgodnie z jasno określonymi procedurami.
- (12) Aby zapewnić spójność i stałość zdolności przepustowej dostępnej infrastruktury korytarza transportu towarowego, inwestycje dotyczące tego korytarza należy prowadzić w koordynacji między państwami członkowskimi a właściwymi zarządcami infrastruktury oraz planować je z myślą o potrzebach związanych z tym korytarzem. Program realizacji inwestycji powinien być publikowany w celu zapewnienia informacji wnioskodawcom potencjalnie prowadzącym działalność w korytarzu. Inwestycje te powinny obejmować projekty interwencyjne związane z rozwojem systemów interoperacyjnych oraz zwiększeniem zdolności przewozowej pociągów.
- (13) Z tych samych powodów roboty konserwacyjne, które często mają istotny wpływ na zdolność przepustową infrastruktury kolejowej, powinny również być koordynowane na poziomie korytarza transportu towarowego i stanowić przedmiot aktualizowanych publikacji.
- (14) Tworzenie infrastruktury i systemów służących rozwojowi usług intermodalnego transportu towarowego jest również konieczne dla wspierania rozwoju transportu towarowego we Wspólnocie.
- (15) Zainteresowane państwa członkowskie i krajowe organy do spraw bezpieczeństwa właściwe dla danego korytarza transportu towarowego mogą zawierać umowy dotyczące wzajemnego uznawania pojazdów oraz wzajemnego uznawania maszynistów. Odpowiedzialne za bezpieczeństwo organy państw członkowskich, których dotyczy korytarz transportu towarowego, powinny współpracować w celu zapewnienia wykonania tych umów.
- (16) Aby ułatwić składanie wniosków o przyznanie zdolności przepustowej infrastruktury dla międzynarodowych usług transportu kolejowego, wskazane jest utworzenie pojedynczego punktu kontaktowego dla każdego korytarza transportu towarowego. W tym celu należy opierać się na istniejących inicjatywach, w szczególności podjętych przez RailNetEurope – organizację służącą koordynacji zarządców infrastruktury i świadcząca niektóre usługi na rzecz operatorów międzynarodowego transportu towarowego.
- (17) Z uwagi na różne harmonogramy planowania rozkładów jazdy dla różnych rodzajów ruchu należałoby zadbać, aby wnioski o przyznanie zdolności przepustowej infrastruktury dla ruchu towarowego nie były w nieuzasadniony sposób ograniczane wnioskami dotyczącymi transportu pasażerskiego, z uwzględnieniem w szczególności ich odpowiedniej wartości społeczno-ekonomicznej. Opłaty za użytkowanie infrastruktury powinny zależeć od jakości i niezawodności przyznanej trasy.

- (18) Pociągi, którymi transportowane są towary bardzo wrażliwe, wymagające szybkiej i punktualnej dostawy, powinny być odpowiednio priorytetowo traktowane w przypadku zakłóceń ruchu.
- (19) Dla zapewnienia rozwoju konkurencji między dostawcami usług towarowego transportu kolejowego wskazane wydaje się umożliwienie innym wnioskodawcom lub ich ugrupowaniom składania wniosków o przyznanie zdolności przepustowej.
- (20) Aby zoptymalizować zarządzanie korytarzem transportu towarowego oraz zapewnić większą płynność i lepsze wyniki międzynarodowych usług towarowego transportu kolejowego, konieczne jest zapewnienie dobrej koordynacji między organami kontrolującymi ruch kolejowy odpowiedzialnymi za poszczególne sieci korytarza transportu towarowego. W celu zapewnienia lepszego wykorzystania infrastruktury kolejowej konieczna jest koordynacja zarządzania tą infrastrukturą i terminalami strategicznymi położonymi na trasie korytarza transportu towarowego.
- (21) Dla ułatwienia dostępu do informacji dotyczących korzystania z całości głównej infrastruktury korytarza transportu towarowego i dla zapewnienia niedyskryminacyjnego dostępu do niej wskazane wydaje się, aby wszystkim dostawcom międzynarodowych usług towarowego transportu kolejowego udostępnić dokument referencyjny zawierający wszystkie te informacje.
- (22) Aby umożliwić obiektywny pomiar korzyści wynikających z działań mających na celu utworzenie korytarza transportu towarowego i zapewnić skuteczne monitorowanie tych działań, należy określić i regularnie publikować wskaźniki wyników dotyczące usług świadczonych w tym korytarzu.
- (23) Dla lepszego upowszechniania dobrych praktyk i dla zapewnienia skutecznego monitorowania zarządzania europejską siecią kolejową ukierunkowaną na konkurencyjny transport towarowy wskazane jest zacieśnienie współpracy między wszystkimi wspólnotowymi zarządcami infrastruktury, przy wsparciu Komisji.
- (24) Zważywszy, że cel niniejszego rozporządzenia, a mianowicie utworzenie europejskiej sieci kolejowej ukierunkowanej na konkurencyjny transport towarowy, nie może być osiągnięty w wystarczający sposób przez państwa członkowskie, a zatem możliwa jest jego lepsza realizacja na poziomie Wspólnoty, Wspólnota może przyjąć środki zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 Traktatu. Zgodnie z zasadą proporcjonalności określoną we wspomnianym artykule niniejsze rozporządzenie nie wykracza poza to, co niezbędne dla osiągnięcia wymienionego celu.
- (25) Należy wprowadzić uczciwe reguły, oparte na współpracy zarządców infrastruktury, którzy muszą świadczyć usługi wysokiej jakości na rzecz przewoźników towarowych w ramach międzynarodowego korytarza kolejowego, odnoszące się do koordynacji inwestycji, do zarządzania zdolnością przepustową i ruchem.
- (26) Środki konieczne do wykonania niniejszego rozporządzenia należy przyjąć zgodnie z decyzją Rady 1999/468/WE z dnia 28 czerwca 1999 r. ustanawiającą warunki wykonywania uprawnień wykonawczych przyznanych Komisji.
- (27) W szczególności należy przyznać Komisji uprawnienia do przyjęcia warunków i kryteriów koniecznych do wdrożenia niniejszego rozporządzenia. Środki te – jako

środki o zasięgu ogólnym mające na celu zmianę innych niż istotne elementów niniejszego rozporządzenia oraz jego uzupełnienie poprzez dodanie do niego nowych elementów innych niż istotne – muszą zostać przyjęte zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą przewidzianą w art. 5a decyzji 1999/468/WE.

PRZYJMUJĄ NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

## ROZDZIAŁ I

### UWAGI OGÓLNE

#### *Artykuł 1*

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

1. Niniejsze rozporządzenie określa reguły tworzenia i organizacji europejskiej sieci kolejowej ukierunkowanej na konkurencyjny transport towarowy, złożonej z międzynarodowych korytarzy kolejowych przeznaczonych dla konkurencyjnego transportu towarowego (dalej zwanych „korytarzami transportu towarowego”). Określa reguły związane z wyborem i organizacją korytarzy transportu towarowego, a także zharmonizowane zasady dotyczące planowania inwestycyjnego, zarządzania zdolnością przepustową i ruchem.
2. Niniejsze rozporządzenie ma zastosowanie do zarządzania infrastrukturą kolejową i do użytkowania infrastruktury kolejowej przeznaczonej dla krajowych i międzynarodowych usług transportu kolejowego, z wyłączeniem:
  - a) wydzielonych sieci lokalnych i regionalnych przeznaczonych dla przewozów pasażerskich prowadzonych z wykorzystaniem infrastruktury kolejowej;
  - b) sieci przeznaczonych tylko do prowadzenia miejskich i podmiejskich przewozów pasażerskich;
  - c) sieci regionalnych, które są użytkowane do regionalnych przewozów towarowych wyłącznie przez przedsiębiorstwo kolejowe nieobjęte dyrektywą 91/440/EWG<sup>9</sup>, dopóki o zdolność przepustową na tej sieci nie wystąpi inny wnioskodawca;
  - d) infrastruktury kolejowej będącej własnością prywatną, przeznaczonej do wyłącznego użytku właściciela tej infrastruktury w celu wykonywania jego własnych przewozów towarowych.

#### *Artykuł 2*

#### **Definicje**

---

<sup>9</sup> Dz.U. L 237 z 24.8.1991, s. 25.

1. Do celów niniejszego rozporządzenia zastosowanie mają definicje zawarte w art. 2 dyrektywy 2001/14/WE.
2. Poza definicjami, o których mowa w ust. 1, zastosowanie mają następujące definicje:
  - a) „korytarz transportu towarowego” oznacza zespół linii kolejowych położonych na terytorium państw członkowskich i, w stosownych przypadkach, europejskich krajów trzecich, łączący co najmniej jeden terminal strategiczny z co najmniej jednym innym terminalem strategicznym, obejmujący oś główną, trasy alternatywne i tory zapewniające połączenia między nimi, a także infrastrukturę kolejową i należące do niej urządzenia w terminalach towarowych, na stacjach rozrządowych i stacjach zestawiania pociągów, jak również tory łączące z tymi stacjami;
  - b) „plan realizacji” oznacza dokument przedstawiający strategię, działania i środki, które zainteresowane strony zamierzają zastosować w celu podjęcia w określonym czasie działań koniecznych i wystarczających do utworzenia korytarza transportu towarowego;
  - c) „roboty konserwacyjne” oznaczają wszelkie naprawy lub remonty infrastruktury kolejowej i należących do niej urządzeń niezbędnych dla ruchu pociągów w korytarzu transportu towarowego, wiążące się z zarezerwowaniem zdolności przepustowej infrastruktury zgodnie z art. 28 dyrektywy 2001/14/WE;
  - d) „terminal” oznacza obiekt położony przy trasie korytarza transportu towarowego, zagospodarowany specjalnie, aby umożliwiać albo załadunek lub wyładunek towarów z pociągów towarowych oraz integrację usług towarowego transportu kolejowego z usługami transportu drogowego, morskiego, rzeczno i lotniczego, albo też zestawianie i modyfikację składu pociągów towarowych;
  - e) „terminal strategiczny” oznacza terminal korytarza transportu towarowego otwarty dla wszystkich wnioskodawców i odgrywający istotną rolę w towarowym transporcie kolejowym odbywającym się w korytarzu transportu towarowego;
  - f) „pojedynczy punkt kontaktowy” oznacza wspólną jednostkę utworzoną przez zarządców infrastruktury korytarza transportu towarowego, umożliwiającą wnioskodawcom zamówienie – w jednym miejscu i w ramach jednej operacji – trasy przejazdu przekraczającej co najmniej jedną granicę.

## ROZDZIAŁ II

### **KONCEPCJA EUROPEJSKIEJ SIECI KOLEJOWEJ UKIERUNKOWANEJ NA KONKURENCYJNY TRANSPORT TOWAROWY I ORGANY ZARZĄDZAJĄCE TĄ SIECIĄ**

#### *Artykuł 3*

#### **Wybór korytarzy transportu towarowego**

1. Korytarz transportu towarowego ma umożliwiać korzystanie z międzynarodowych i krajowych usług towarowego transportu kolejowego na terytorium co najmniej dwóch państw członkowskich. Posiada następujące cechy:
  - a) jest częścią TEN-T;
  - b) pozwala na znaczący rozwój kolejowego ruchu towarowego;
  - c) jest uzasadniony na podstawie analizy społeczno-ekonomicznej; analiza ta obejmuje wpływ na elementy systemu transportowego, w odniesieniu do których przyznawanie zdolności przepustowej infrastruktury korytarza transportu towarowego ma znaczący wpływ na ruch towarowy i pasażerski. zawiera też ocenę istotnych skutków pod względem kosztów zewnętrznych;
  - d) opiera się na planie realizacji.
2. Tworzenie lub modyfikacja korytarza transportu towarowego są proponowane przez zainteresowane państwa członkowskie. W tym celu państwa członkowskie przedstawiają Komisji wniosek opracowany przez właściwych zarządców infrastruktury z uwzględnieniem kryteriów wymienionych w załączniku.
3. Korytarze transportu towarowego są tworzone zgodnie z następującymi zasadami:
  - a) najpóźniej rok po wejściu w życie niniejszego rozporządzenia – w odniesieniu do terytorium każdego państwa członkowskiego, które posiada co najmniej dwie granice lądowe z innymi państwami członkowskim, musi zostać zgłoszony co najmniej jeden wniosek dotyczący utworzenia korytarza transportu towarowego;
  - b) najpóźniej trzy lata po wejściu w życie niniejszego rozporządzenia na terytorium każdego państwa członkowskiego musi powstać co najmniej:
    - i) jeden korytarz transportu towarowego,
    - ii) dwa korytarze transportu towarowego, jeżeli roczna praca przewozowa kolei towarowych w danym państwie członkowskim wynosi co najmniej 30 mld tonokilometrów,
    - iii) trzy korytarze transportu towarowego, jeżeli roczna praca przewozowa kolei towarowych w danym państwie członkowskim wynosi co najmniej 70 mld tonokilometrów.
4. Komisja rozpatruje wnioski dotyczące utworzenia korytarzy transportu towarowego, wspomniane w ust. 2, i zgodnie z procedurą regulacyjną, o której mowa w art. 18 ust. 3, przyjmuje decyzję dotyczącą pierwszego zespołu korytarzy transportu towarowego, najpóźniej rok po wejściu w życie niniejszego rozporządzenia. Przy rozpatrywaniu wniosków należy uwzględniać kryteria wymienione w załączniku.
5. Korytarz transportu towarowego może obejmować elementy sieci kolejowych europejskich krajów trzecich. W odpowiednim przypadku elementy te muszą być spójne z polityką TEN-T.

6. Zespół korytarzy transportu towarowego, wspomniany w ust. 4, jest stopniowo modyfikowany i uzupełniany na podstawie wniosków dotyczących utworzenia lub modyfikacji korytarza transportu towarowego i po decyzji Komisji przyjętej zgodnie z procedurą regulacyjną, o której mowa w art. 18 ust. 3. Wnioski państw członkowskich rozpatruje się z uwzględnieniem kryteriów wymienionych w załączniku.
7. Jeżeli między dwoma lub kilkoma państwami członkowskimi wystąpią trudności w zakresie tworzenia lub modyfikacji korytarza transportu towarowego, w związku z infrastrukturą kolejową znajdującą się na ich terytorium, Komisja, na wniosek jednego z tych państw członkowskich, konsultuje się w tej sprawie z komitetem, o którym mowa w art. 18. Opinia komitetu jest przekazywana zainteresowanym państwom członkowskim. Zainteresowane państwa członkowskie uwzględniają tę opinię w celu znalezienia rozwiązania.
9. Środki mające na celu dostosowanie załącznika, które są środkami o ogólnym zasięgu i mają na celu zmianę elementów innych niż istotne niniejszego rozporządzenia, przyjmuje się zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 18 ust. 4.

#### *Artykuł 4*

#### **Organy zarządzające korytarzami transportu towarowego**

1. Państwa członkowskie, których dotyczy dany korytarz transportu towarowego, współpracują w celu zapewnienia rozwoju tego korytarza zgodnie z planem jego realizacji. Określają ogólne cele korytarza transportu towarowego i upewniają się, że plan realizacji jest zgodny z tymi celami.
2. Dla każdego korytarza transportu towarowego odpowiedni zarządcy infrastruktury, w rozumieniu art. 2 dyrektywy 2001/14WE, powołują organ zarządzający odpowiedzialny za określenie, sterowanie wykonaniem i aktualizację planu realizacji korytarza transportu towarowego. Organ zarządzający regularnie przedstawia sprawozdania ze swojej działalności zainteresowanym państwom członkowskim oraz, w stosownych przypadkach, europejskim koordynatorom – o których mowa w art. 17a decyzji nr 1692/96/WE Parlamentu Europejskiego i Rady<sup>10</sup> – priorytetowych projektów TEN-T włączonych w ramy korytarza transportu towarowego.
3. Organ zarządzający jest niezależną jednostką prawną. Może mieć formę europejskiego ugrupowania interesów gospodarczych w rozumieniu rozporządzenia (EWG) nr 2137/85<sup>11</sup> i posiada status takiego ugrupowania.
4. Członkowie organu zarządzającego wyznaczają jego dyrektora, którego kadencja trwa co najmniej 3 lata.

---

<sup>10</sup> Dz.U. L 228 z 9.9.1996.

<sup>11</sup> Dz.U. L 199 z 31.7.1985, s. 1.



5. Powołuje się grupę roboczą złożoną z zarządców i właścicieli terminali strategicznych korytarza transportu towarowego, o których mowa w art. 9. Może ona wydawać opinie w sprawie wszystkich wniosków organu zarządzającego mających bezpośredni wpływ na inwestycje i zarządzanie terminalami strategicznymi. Organ zarządzający nie może podejmować decyzji sprzecznych z tymi opiniami.

#### *Artykuł 5*

### **Środki realizacji korytarza transportu towarowego**

1. Plan realizacji, zatwierdzony przez organ zarządzający, zawiera:
  - a) opis cech korytarza transportu towarowego, a także program realizacji działań niezbędnych do utworzenia korytarza transportu towarowego;
  - b) istotne elementy badania rynkowego, o którym mowa w ust. 3;
  - c) cele organu zarządzającego w zakresie wyników korytarza transportu towarowego, wyrażonych jakością usług i zdolnością przepustową korytarza transportu towarowego zgodnie z przepisami art. 16;
  - d) program utworzenia korytarza transportu towarowego i poprawy jego wyników wspomniany w ust. 3 niniejszego artykułu.
2. Plan realizacji dostosowuje się regularnie, uwzględniając zmiany stanu wykonania zawartych w nim środków, rynek transportu kolejowego w korytarzu transportu towarowego oraz wyniki mierzone zgodnie z przepisami art. 16 ust. 2.
3. Przeprowadza się badanie rynkowe. W jego ramach analizuje się odnotowane i oczekiwane zmiany ruchu w korytarzu transportu towarowego oraz elementy systemu transportowego połączone z tym ostatnim. Badanie dotyczy ewolucji różnych rodzajów ruchu, zarówno w zakresie transportu towarowego, jak i transportu pasażerskiego. Obejmuje ono główne elementy analizy społeczno-ekonomicznej, o której mowa w art. 3 lit. c). Jest aktualizowane co najmniej raz w roku. Wyniki tego badania są wykorzystywane w celu dostosowania planu realizacji korytarza transportu towarowego.
4. Ustanawia się program utworzenia korytarza transportu towarowego i poprawy jego wyników. Program ten obejmuje w szczególności wspólne cele, warianty techniczne i harmonogram niezbędnych interwencji w zakresie infrastruktury kolejowej i należących do niej urządzeń, w celu wdrożenia ogółu środków, o których mowa w art. 7-16.

#### *Artykuł 6*

### **Konsultacje z wnioskodawcami**

1. Z myślą o właściwym uczestnictwie wnioskodawców, w rozumieniu art. 2 dyrektywy 2001/14WE, potencjalnie korzystających z korytarza transportu towarowego, organ zarządzający wprowadza mechanizmy konsultacyjne.

2. Organ zarządzający, przed zatwierdzeniem planu realizacji i podczas jego aktualizacji, zasięga opinii wnioskodawców zainteresowanych korzystaniem z korytarza transportu towarowego. W razie niezgodności między organem zarządzającym a wnioskodawcami ci ostatni mogą zwrócić się do Komisji, która zasięga w tej sprawie opinii komitetu, o którym mowa w art. 18 ust. 1, zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 18 ust. 2.

### ROZDZIAŁ III

## INWESTYCJE DOTYCZĄCE KORYTARZA TRANSPORTU TOWAROWEGO

### *Artykuł 7*

#### **Planowanie inwestycji**

1. Organ zarządzający opracowuje i zatwierdza:
  - a) wspólny plan inwestycji w infrastrukturę korytarza transportu towarowego w perspektywie długookresowej, tzn. co najmniej 10 lat;
  - b) w stosownych przypadkach wspólny plan inwestycji w perspektywie średniookresowej (co najmniej 2 lata) dotyczących korytarza transportu towarowego.

W ramach planów inwestycyjnych ustala się wykaz przewidywanych projektów dotyczących rozbudowy, modernizacji lub ponownego zagospodarowania infrastruktury kolejowej i należących do niej urządzeń w korytarzu oraz wykaz odnośnych potrzeb finansowych.

2. Plany inwestycyjne, o których mowa w ust. 1, obejmują strategię wdrażania systemów interoperacyjnych w korytarzu transportu towarowego, spełniającą zasadnicze wymagania i techniczne specyfikacje interoperacyjności mające zastosowanie do sieci kolejowych, określone zgodnie z dyrektywą 2008/57/WE<sup>12</sup>. Strategia ta opiera się na analizie kosztów i korzyści wynikających z wdrożenia tych systemów. Musi ona być spójna z krajowymi i europejskimi planami wdrożenia systemów interoperacyjnych, w szczególności z planem wdrożenia ERTMS.
3. W stosownych przypadkach w planach inwestycyjnych odsyła się do wkładu wspólnotowego przewidzianego z tytułu programu TEN-T i wykazuje się ich spójność strategiczną z tym programem.
4. Plany inwestycyjne, o których mowa w ust. 1, obejmują również strategię dotyczącą zwiększenia zdolności przewozowej pociągów towarowych, które mogą kursować w korytarzu transportu towarowego. Może ona opierać się na zwiększeniu długości, skrajni lub obciążenia na oś, dozwolonych w przypadku pociągów kursujących w korytarzu transportu towarowego.

---

<sup>12</sup> Dz.U. L 191 z 18.7.2008, s. 1.

5. Plany inwestycyjne, o których mowa w ust. 1, są publikowane w dokumencie, o którym mowa w art. 15, i regularnie aktualizowane. Są one częścią planu realizacji korytarza transportu towarowego.

#### *Artykuł 8*

### **Roboty konserwacyjne**

Zarządcy infrastruktury korytarza transportu towarowego koordynują co najmniej raz w roku swoje plany robót konserwacyjnych dotyczących infrastruktury i należących do niej urządzeń.

#### *Artykuł 9*

### **Terminale strategiczne**

1. W porozumieniu z grupą roboczą, o której mowa w art. 4 ust. 5, organ zarządzający ustala strategię dotyczącą rozwoju terminali strategicznych, tak aby były one w stanie zaspokajać potrzeby kolejowego transportu towarowego w korytarzu transportu towarowego.
2. Organ zarządzający przyjmuje odpowiednie środki w celu realizacji tej strategii. Dokonuje jej regularnych przeglądów.

## **ROZDZIAŁ V**

### **ZARZĄDZANIE KORYTARZEM TRANSPORTU TOWAROWEGO**

#### *Artykuł 10*

### **Pojedynczy punkt kontaktowy przyjmujący wnioski o przyznanie tras międzynarodowych**

1. Organ zarządzający tworzy pojedynczy punkt kontaktowy przyjmujący wnioski o przyznanie tras dla pociągów towarowych przekraczających co najmniej jedną granicę w korytarzu transportu towarowego.
2. Wszelkie wnioski dotyczące tras dla pociągów towarowych przekraczających co najmniej jedną granicę lub korzystających z kilku sieci w korytarzu transportu towarowego muszą być składane w pojedynczym punkcie kontaktowym, o którym mowa w ust. 1.
3. Właściwe organy kontrolne, o których mowa w art. 17 niniejszego rozporządzenia, dbają o to, by działalność pojedynczego punktu kontaktowego była prowadzona w warunkach zgodnych z zasadami przejrzystości i niedyskryminacji.

## *Artykuł 11*

### **Priorytetowe przewozy towarowe**

1. Organ zarządzający określa klasy rodzajowe ruchu towarowego, obowiązujące w całym korytarzu transportu towarowego. Co najmniej jedna z tych klas (dalej zwana „priorytetowym przewozem towarowym”) obejmuje towary, których transport podlega znacznym ograniczeniom czasowym i które w związku z tym muszą korzystać z efektywnego transportu o gwarantowanej punktualności.
2. Kryteria wyróżniania klas rodzajowych ruchu towarowego przyjmuje się, w stosownych przypadkach, zgodnie z procedurą regulacyjną, o której mowa w art. 18 ust. 3.

## *Artykuł 12*

### **Trasy przyznawane pociągom towarowym**

1. W drodze odstępstwa od art. 20 ust. 2 dyrektywy 2004/14WE zarządcy infrastruktury korytarza transportu towarowego rezerwują zdolność przepustową niezbędną dla priorytetowych przewozów towarowych na następny rok finansowy przed coroczną zmianą rozkładu jazdy, o którym mowa w art. 18 dyrektywy 2001/14/WE, w oparciu o odnotowany ruch towarowy oraz o badanie rynku określone w art. 5 ust. 1.
2. Zarządcy infrastruktury utrzymują rezerwę zdolności przepustowej w ramach ustalonego rozkładu jazdy pozwalającą im na szybkie i odpowiednie reagowanie na wnioski ad hoc o przyznanie zdolności przepustowej, o których mowa w art. 23 dyrektywy 2001/14/WE. Zdolność ta musi być wystarczająca, aby wnioski o przyznanie tras mogły być honorowane z zagwarantowaniem odpowiedniego poziomu jakości przyznanej trasy, pod względem czasu przejazdu na trasie i pod względem rozkładu dostosowanego do ruchu towarowego.
4. Trasy przyznane do celów operacji transportu towarowego mogą różnić się jakością pod względem czasu przejazdu. Opłaty za użytkowanie infrastruktury związanej z tymi trasami mogą zmieniać się w zależności od oferowanego poziomu jakości zgodnie z art. 7 i 8 dyrektywy 2001/14/WE.
5. Poza przypadkami siły wyższej trasa przyznana do celów operacji z zakresu priorytetowego przewozu towarowego nie może być anulowana później niż 3 miesiące przed przewidzianym w rozkładzie czasem usługi, jeżeli dany wnioskodawca nie zgadza się na takie anulowanie.
6. Zarządcy infrastruktury korytarza transportu towarowego oraz grupa robocza, o której mowa w art. 4 ust. 5, uruchamiają procedury w celu zapewnienia optymalnej koordynacji przyznawania zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej oraz przyznawania zdolności przepustowej terminali strategicznych, o których mowa w art. 9.

### *Artykuł 13*

#### **Upoważnieni wnioskodawcy**

W drodze odstępstwa od art. 16 ust. 1 dyrektywy 2001/14/WE wnioskodawcy inni niż przedsiębiorstwa kolejowe i tworzone przez nie ugrupowania międzynarodowe mogą składać wnioski o przyznanie tras do celów transportu towarowego, jeżeli wnioski te dotyczą jednego lub kilku odcinków korytarza transportu towarowego.

### *Artykuł 14*

#### **Zarządzanie ruchem**

1. Zarządcy infrastruktury korytarza transportu towarowego ustanawiają i publikują reguły dotyczące pierwszeństwa między poszczególnymi rodzajami ruchu obowiązujące w razie zakłóceń ruchu w korytarzu transportu towarowego w sprawozdaniu dotyczącym stanu sieci, przewidzianym w art. 3 dyrektywy 2001/14/WE i w załączniku I do tej dyrektywy.
2. Reguły dotyczące pierwszeństwa, wspomniane w ust. 1 niniejszego artykułu, muszą przewidywać co najmniej, że trasa przyznana pociągowi kursującemu w ramach priorytetowych przewozów towarowych, który działa zgodnie 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.
3. Zarządcy infrastruktury korytarza transportu towarowego uruchamiają procedury koordynacji zarządzania ruchem w tym korytarzu.
4. Zarządcy infrastruktury korytarza transportu towarowego oraz grupa robocza, o której mowa w art. 4 ust. 5, uruchamiają procedury w celu zapewnienia optymalnej koordynacji między eksploatacją infrastruktury kolejowej a eksploatacją terminali strategicznych, o których mowa w art. 9.

### *Artykuł 15*

#### **Informacje dotyczące warunków użytkowania korytarza transportu towarowego**

Organ zarządzający sporządza i publikuje odpowiedni dokument zawierający:

- a) wszelkie informacje zawarte w krajowych sprawozdaniach o stanie sieci, dotyczących korytarza transportu towarowego, sporządzonych zgodnie z procedurą określoną w art. 3 dyrektywy 2001/14/WE;
- b) wykaz terminali strategicznych i ich charakterystykę, a także wszelkie informacje dotyczące warunków dostępu do terminali strategicznych.

### *Artykuł 16*

#### **Jakość usług w korytarzu transportu towarowego**

1. Zarządcy infrastruktury korytarza transportu towarowego zapewniają spójność między planami wykonania w rozumieniu art. 11 dyrektywy 2001/14/WE, obowiązującymi w odniesieniu do korytarza transportu towarowego.
2. Aby zmierzyć jakość usług oraz zdolność przewozową międzynarodowych i krajowych usług kolejowego transportu towarowego organ zarządzający określa wskaźniki wyników dotyczące korytarza transportu towarowego i publikuje je co najmniej raz w roku.  
Reguły stosowania dotyczące tych wskaźników przyjmuje się, w stosownych przypadkach, zgodnie z procedurą regulacyjną, o której mowa w art. 18 ust. 3.

### *Artykuł 17*

#### **Organy kontrolne**

1. Organy kontrolne, o których mowa w art. 30 dyrektywy 2001/14/WE, właściwe dla korytarza transportu towarowego współpracują przy nadzorowaniu międzynarodowej działalności zarządców infrastruktury i wnioskodawców, odnoszącej się do korytarza transportu towarowego. Organy te prowadzą wzajemne konsultacje i wymianę informacji. W stosownych przypadkach zwracają się o udzielenie niezbędnych informacji do zarządców infrastruktury państwa członkowskiego, do spraw którego są właściwe.
2. W przypadku skargi wnioskodawcy dotyczącej międzynarodowych usług kolejowego transportu towarowego lub w ramach dochodzenia z urzędu dany organ kontrolny konsultuje się z organem kontrolnym każdego innego państwa członkowskiego, na terytorium którego przebiega dany korytarz transportu towarowego, i zwraca się do niego o udzielenie niezbędnych informacji przed podjęciem decyzji. Inne organy kontrolne udzielają wszelkich informacji, o które same mają prawo się zwrócić na mocy obowiązującego je prawa krajowego. W stosownych przypadkach organ kontrolny, do którego wniesiono skargę lub który wszczął dochodzenie z urzędu, przekazuje dokumentację właściwemu organowi kontrolnemu w celu podjęcia środków względem zainteresowanych stron.

## ROZDZIAŁ V

### **PRZEPISY KOŃCOWE**

### *Artykuł 18*

#### **Komitet**

1. Komisję wspomaga komitet.
2. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 3 i 7 decyzji 1999/468/WE, z uwzględnieniem przepisów art. 8 tej decyzji.

3. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu, stosuje się art. 5 i 7 decyzji 1999/468/WE, z uwzględnieniem przepisów art. 8 tej decyzji. Termin określony w art. 5 ust. 6 decyzji 1999/468/WE wynosi trzy miesiące.
4. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 5a ust. 1-4 oraz art. 7 decyzji 1999/468/WE, z uwzględnieniem jej art. 8.

#### *Artykuł 19*

### **Współpraca**

Zarządcy infrastruktury współpracują ze sobą w celu wdrożenia niniejszego rozporządzenia. Wymieniają między sobą informacje dotyczące dobrych praktyk z myślą o koordynacji na terenie całej Wspólnoty. Komisja wspiera je w wykonywaniu tych zadań. W tym celu powołuje grupę roboczą zarządców infrastruktury i przewodniczy tej grupie.

#### *Artykuł 20*

### **Odstępstwo**

W stosownych przypadkach państwa członkowskie mogą stosować odstępstwa od przepisów niniejszego rozporządzenia. W tym celu przekazują Komisji uzasadniony wniosek o zastosowanie odstępstwa. Komisja przyjmuje decyzję w sprawie tego wniosku, zgodnie z procedurą konsultacyjną, o której mowa w art. 18 ust. 2, uwzględniając warunki geograficzne, a także rozwój usług kolejowego transportu towarowego w państwie członkowskim, które złożyło wniosek o zastosowanie odstępstwa.

#### *Artykuł 21*

### **Monitorowanie procesu realizacji**

Co 2 lata, począwszy od utworzenia korytarza transportu towarowego, zainteresowane państwa członkowskie przekazują Komisji dokument przedstawiający wyniki ich współpracy, o której mowa w art. 4 ust. 1. Komisja analizuje ten dokument i informuje o nim komitet, o którym mowa w art. 18.

#### *Artykuł 22*

### **Sprawozdanie**

Komisja okresowo analizuje stosowanie niniejszego rozporządzenia. Komisja przedstawia Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie, po raz pierwszy pięć lat po wejściu w życie niniejszego rozporządzenia, a następnie co trzy lata.

#### *Artykuł 23*

### **Przegląd**

Jeżeli dokonując przeglądu wytycznych dotyczących TEN-T zgodnie z zasadami określonymi w art. 18 ust. 3 decyzji nr 1962/96/WE, Komisja uzna, że wskazane jest dostosowanie niniejszego rozporządzenia do tych wytycznych, przedstawia Parlamentowi Europejskiemu i Radzie wniosek mający na celu odpowiednią zmianę niniejszego rozporządzenia.

#### *Artykuł 24*

#### **Wejście w życie**

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

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

Sporządzono w Brukseli dnia [...] r.

*W imieniu Parlamentu Europejskiego*  
*Przewodniczący*

*W imieniu Rady*  
*Przewodniczący*



## ZAŁĄCZNIK

### Kryteria oceny wniosków o utworzenie korytarza transportu towarowego

Wybór korytarzy transportu towarowego, będący przedmiotem art. 3, a także aktualizacja sieci kolejowej ukierunkowanej na konkurencyjny transport towarowy są prowadzone w oparciu o następujące kryteria:

- (a) istnieje list intencyjny zainteresowanych państw członkowskich, potwierdzający ich wolę utworzenia korytarza transportu towarowego;
- (b) korytarz transportu towarowego jest częścią TEN-T;
- (c) jeżeli trasa korytarza transportu towarowego zbiega się z odcinkiem (lub częścią odcinka) projektu(-ów) priorytetowego(-ych)<sup>13</sup>, odcinek ten włącza się do korytarza transportu towarowego, chyba że jest on przeznaczony wyłącznie dla usług transportu pasażerskiego;
- (d) proponowany korytarz transportu towarowego przebiega na terytorium co najmniej trzech państw członkowskich lub co najmniej dwóch państw członkowskich, jeżeli odległość między węzłami kolejowymi obsługiwanymi przez ten korytarz wynosi ponad 500 km;
- (e) wykonalność ekonomiczna i korzyści społeczno-ekonomiczne wynikające z korytarza transportu towarowego;
- (f) spójność ogółu korytarzy transportu towarowego zaproponowanych przez państwa członkowskie w celu utworzenia europejskiej sieci kolejowej ukierunkowanej na konkurencyjny transport towarowy;
- (g) spójność z europejskimi sieciami kolejowymi takimi jak korytarze ERTMS i korytarze określone przez RailNetEurope;
- (h) obecność dobrego połączenia z innymi środkami transportu, w szczególności dzięki odpowiedniej sieci terminali strategicznych, w tym w portach morskich i na lądzie;
- (i) podejście proponowane w celu realizacji przepisów art. 4-16.

---

<sup>13</sup> Mowa o nich w załączniku III do decyzji nr 1692/96/WE.

## OCENA SKUTKÓW FINANSOWYCH REGULACJI

### 1. TYTUŁ WNIOSKU:

Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie utworzenia europejskiej sieci kolejowej ukierunkowanej na konkurencyjny transport towarowy

### 2. STRUKTURA ABM/ABB

Dziedzina/dziedziny polityki, których dotyczy wnioski i powiązane działanie/działania:

Tytuł 06: Energia i transport

Działalność: „Transport śródlądowy, lotniczy i morski” (rozdział 06 02)

Cel: „Zapewnić wdrożenie rynku wewnętrznego w usługach transportowych”

### 3. POZYCJE W BUDŻECIE

#### 3.1. Pozycje w budżecie [pozycje operacyjne i powiązane pozycje pomocy technicznej i administracyjnej (dawniej pozycje B..A)], wraz z treścią

Brak

#### 3.2. Czas trwania działania i wpływu finansowego

Obowiązywanie przepisów wniosku nie jest w zasadzie ograniczone czasowo. Ich wdrożenie można podzielić na dwa etapy: lata 2010 (wejście w życie rozporządzenia) – 2013 (ostateczny termin zatwierdzenia wniosków państw członkowskich o utworzenie korytarzy transportu towarowego); po roku 2013. Niniejsza ocena skutków finansowych dotyczy lat 2009-2013 oraz lat 2014-2015 – skutki finansowe z tych ostatnich lat będą powtarzać się w latach kolejnych.

#### 3.3. Informacje budżetowe

Pozycja w budżecie	Rodzaj wydatków		Nowe	Wkład EFTA	Wkład krajów ubiegających się o członkostwo	Dział w perspektywie finansowej
	Nieobowiązkowe	Nieźróznicowane <sup>14</sup>	NIE	NIE	NIE	NIE
	Nieobowiązkowe	Zróznicowane	NIE	NIE	NIE	NIE

<sup>14</sup> Środki niezróznicowane.

## 4. ZESTAWIENIE ZASOBÓW

### 4.1. Zasoby finansowe

#### 4.1.1. Zestawienie środków na zobowiązania (CA) i środków na płatności (PA)

mln EUR (do 3 miejsc po przecinku)

Rodzaj wydatków	Sekcja nr		2010	2011	2012	2013	2014	2015	Razem
-----------------	-----------	--	------	------	------	------	------	------	-------

#### Wydatki operacyjne<sup>15</sup>

Środki na zobowiązania (CA)	8.1.	a							
Środki na płatności (PA)		b							

#### Wydatki administracyjne w ramach kwoty referencyjnej<sup>16</sup>

Pomoc techniczna i administracyjna (NDA)	8.2.4.	c							
--	--------	---	--	--	--	--	--	--	--

#### KWOTA REFERENCYJNA OGÓLEM

Środki na zobowiązania		a+c							
Środki na płatności		b+c							

#### Wydatki administracyjne niewzględnione w kwocie referencyjnej<sup>17</sup>

Wydatki na zasoby ludzkie i powiązane wydatki (NDA)	8.2.5.	d	0,183	0,183	0,183	0,183	0,122	0,122	0,976
Wydatki administracyjne, inne niż koszty zasobów ludzkich i powiązane koszty, niewzględnione w kwocie referencyjnej (NDA)	8.2.6.	e	0,08	0,08	0,08	0,08	0,06	0,06	0,44

#### Indykatoryjne koszty finansowe interwencji ogółem

OGÓLEM CA w tym koszty zasobów ludzkich		a+c +d+ e	0,263	0,263	0,263	0,263	0,182	0,182	1,416
OGÓLEM PA w tym koszty zasobów ludzkich		b+c +d+ e	0,263	0,263	0,263	0,263	0,182	0,182	1,416

<sup>15</sup> Wydatki niewchodzące w zakres rozdziału xx 01 w tytule xx.

<sup>16</sup> Wydatki w ramach art. xx 01 04 w tytule xx.

<sup>17</sup> Wydatki w ramach rozdziału xx 01 z wyłączeniem artykułu xx 01 04 lub xx 01 05.

## Szczegółowe informacje dotyczące współfinansowania

Jeżeli wniosek przewiduje współfinansowanie przez państwa członkowskie lub inne organy (należy określić które), w poniższej tabeli należy przedstawić szacowany poziom współfinansowania (można dodać kolejne rubryki, jeżeli współfinansowanie mają zapewniać różne organy):

mln EUR (do 3 miejsc po przecinku)

Organ współfinansujący		Rok n	n+1	n+2	n+3	n+4	n+5 i później	Razem
.....	f							
OGÓŁEM CA w tym współfinansowanie	a+c +d+ e+f							

### 4.1.2. Zgodność z programowaniem finansowym

- Wniosek jest zgodny z istniejącym programowaniem finansowym.
- Wniosek wymaga przeprogramowania odpowiedniego działu w perspektywie finansowej.
- Wniosek może wymagać zastosowania postanowień porozumienia międzyinstytucjonalnego<sup>18</sup> (tzn. instrumentu elastyczności lub zmiany perspektywy finansowej).

### 4.1.3. Wpływ finansowy na dochody

- Wniosek nie ma wpływu finansowego na dochody.
- Wniosek ma następujący wpływ finansowy na dochody:

mln EUR (do 1 miejsca po przecinku)

Pozycja budżecie	w	Dochody	Przed rozpoczęciem działania [rok n-1]	Sytuacja po rozpoczęciu działania						
				[Rok n]	[n+1]	[n+2]	[n+3]	[n+4]	[n+5] <sup>19</sup>	
		a) Dochody w wartościach bezwzględnych								
		b) Zmiana dochodów	Δ							

<sup>18</sup> Patrz pkt 19 i 24 porozumienia międzyinstytucjonalnego.

<sup>19</sup> Jeżeli czas trwania działania przekracza 6 lat, należy wprowadzić dodatkowe kolumny.

- 4.2. **Zasoby ludzkie w przeliczeniu na pełne etaty (w tym urzędnicy, pracownicy zatrudnieni na czas określony i personel zewnętrzny) – szczegółowe informacje w pkt 8.2.1.**

Zapotrzebowanie na dany rok	Rok 2010	n+1	n+2	n+3	n+4	n+5 i później
Zasoby ludzkie ogółem	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	2

## 5. OPIS I CELE

- 5.1. **Potrzeba, która ma zostać zaspokojona w perspektywie krótko- lub długoterminowej**

Ocena wniosków o utworzenia korytarzy transportu towarowego oraz weryfikacja wdrożenia przepisów wniosku.

- 5.2. **Wartość dodana z tytułu zaangażowania Wspólnoty i spójność wniosku z innymi instrumentami finansowymi oraz możliwa synergia**

Rozwój towarowego transportu kolejowego zakłada udostępnienie przewoźnikom infrastruktury wysokiej jakości i niezawodnej, zarządzanej w razie konieczności w perspektywie międzynarodowej. Wyzwanie to wydaje się wymagać działania wspólnotowego mającego udoskonalić i uregulować współpracę między krajowymi zarządcami infrastruktury oraz, szerzej, zarządzenie infrastrukturą.

Wdrożenie wniosku powinno poza tym przyczynić się do optymalnego wykorzystania transeuropejskiej sieci transportowej oraz do zwiększenia skuteczności odnośnego programu TEN-T.

- 5.3. **Cele, spodziewane wyniki oraz wskaźniki związane z wnioskiem w kontekście ABM (zarządzania kosztami działań)**

Zapewnienie wdrożenia rynku wewnętrznego w usługach transportowych.

Zgodnie z wnioskiem od państw członkowskich wymaga się utworzenia międzynarodowych korytarzy transportu kolejowego ukierunkowanych na konkurencyjny transport towarowy. Funkcjonowanie tych korytarzy opiera się na czterech zasadach: poprawa i koordynacja użytkowania infrastruktury; koordynacja inwestycji; rozwój połączeń intermodalnych; przejrzystość informacji dotyczących warunków dostępu do infrastruktury; bardziej priorytetowe traktowanie transportu towarowego na tych osiach.

Komitet powołany zgodnie z niniejszym wnioskiem w sprawie rozporządzenia będzie uczestniczył w wyborze korytarzy oraz, w stosownych przypadkach, w procedurze regulacyjnej.

- 5.4. **Metoda realizacji (indykatoryjna)**

*Zarządzanie scentralizowane*

- bezpośrednio przez Komisję
- pośrednio przez:
  - agencje wykonawcze
  - ustanowione przez Wspólnotę organy określone w art. 185 rozporządzenia finansowego
  - krajowe organy sektora publicznego lub organy pełniące misję służby publicznej
- Zarządzanie dzielone lub zdecentralizowane*
  - z państwami członkowskimi
  - z krajami trzecimi
- Zarządzanie wspólne z organizacjami międzynarodowymi (należy wyszczególnić)*

Uwagi:

## **6. MONITOROWANIE I OCENA**

### **6.1. System monitorowania**

Kontroli wdrażania przepisów dokonywać będą służby DG TREN, a także komitet powołany zgodnie z wnioskiem.

### **6.2. Ocena**

#### *6.2.1. Ocena ex ante*

Wnioski legislacyjne zostały opracowane na podstawie sprawozdania grupy ekspertów, którą Komisja zwołała i poprosiła o opinię w pierwszej połowie 2008 r. (sprawozdanie to zostanie opublikowane równocześnie z wnioskiem).

Ponadto w trzecim kwartale 2008 r. zrealizowano i zatwierdzono ocenę skutków proponowanych przepisów.

#### *6.2.2. Działania podjęte w wyniku oceny pośrednie lub ex post (wnioski wyciągnięte z podobnych doświadczeń w przeszłości)*

Wniosek opiera się również na doświadczeniach z korytarzami priorytetowymi dla wdrażania ERTMS, zwanymi korytarzami ERTMS (zob. ocena skutków wniosku).

#### *6.2.3. Warunki i częstotliwość przyszłych ocen*

Wniosek przewiduje, że ocena jego wdrożenia będzie przeprowadzana co dwa lata.

## 7. ŚRODKI ZWALCZANIA NADUŻYĆ FINANSOWYCH

Nie dotyczy.

## 8. SZCZEGÓŁOWE INFORMACJE DOTYCZĄCE ZASOBÓW

### 8.1. Cele wniosku z uwzględnieniem ich kosztu finansowego

Nie dotyczy.

### 8.2. Wydatki administracyjne

#### 8.2.1. Liczba i rodzaj pracowników

Rodzaj stanowiska		Personel, któremu powierzono zarządzanie działaniem przy użyciu istniejących i/lub dodatkowych zasobów (liczba stanowisk/pełnych etatów)					
		Rok 2010	Rok n+1	Rok n+2	Rok n+3	Rok n+4	Rok n+5
Urzednicy lub pracownicy zatrudnieni na czas określony <sup>20</sup> (XX 01 01)	A*/AD	1	1	1	1	1	1
	B*, C*/AST	0,5	0,5	0,5	0,5		
Pracownicy finansowani <sup>21</sup> w ramach art. XX 01 02							
Inni pracownicy finansowani <sup>22</sup> w ramach art. XX 01 04/05							
<b>OGÓLEM</b>		1,5	1,5	1,5	1,5	1	1

#### 8.2.2. Opis zadań związanych z działaniem

Komisja będzie wykonywać trzy główne zadania:

- ocena przedstawionych przez państwa członkowskie wniosków o utworzenie korytarzy transportu towarowego;
- nadzorowanie wdrażania przepisów wniosku;
- sporządzanie sprawozdań dotyczących wdrażania tych przepisów.

<sup>20</sup> Koszty te NIE są uwzględnione w kwocie referencyjnej.

<sup>21</sup> Koszty te NIE są uwzględnione w kwocie referencyjnej.

<sup>22</sup> Koszty te są uwzględnione w kwocie referencyjnej.

8.2.3. Źródła zasobów ludzkich (stosunek pracy)

- X Stanowiska obecnie przypisane do zarządzania programem, które zostaną utrzymane lub przekształcone.
- Stanowiska wstępnie przyznane w ramach rocznej strategii politycznej/wstępnego projektu budżetu (APS/PDB) na rok n
- Stanowiska, o które zostanie złożony wniosek w ramach następnej procedury APS/PDB
- Przesunięcia w ramach zasobów danej jednostki organizacyjnej (przesunięcia wewnętrzne)
- Stanowiska wymagane na rok n, które nie zostały przewidziane w APS/PDB w danym roku

8.2.4. Inne wydatki administracyjne uwzględnione w kwocie referencyjnej (XX 01 04/05 – wydatki na administrację i zarządzanie)

mln EUR (do 3 miejsc po przecinku)

Pozycja w budżecie (numer i treść)	Rok n	Rok n+1	Rok n+2	Rok n+3	Rok n+4	Rok n+5 i później	RAZE M
<b>1 Pomoc techniczna i administracyjna (w tym powiązane koszty personelu)</b>							
Agencje wykonawcze							
Inna pomoc techniczna i administracyjna							
- wewnętrzna							
- zewnętrzna							
<b>Pomoc techniczna i administracyjna ogółem</b>							

8.2.5. Koszt finansowy zasobów ludzkich i powiązane koszty niewzględnione w kwocie referencyjnej

mln EUR (do 3 miejsc po przecinku)

Rodzaj zasobów ludzkich	Rok 2010	Rok n+1	Rok n+2	Rok n+3	Rok n+4	Rok n+5 i później
Urzednicy i pracownicy zatrudnieni na czas określony (XX 01 01)	0,183	0,183	0,183	0,183	0,122	0,122
Pracownicy finansowani w ramach art. XX 01 02 (personel pomocniczy, oddelegowani eksperci krajowi (END), personel kontraktowy itp.)						



(należy określić pozycję w budżecie)						
<b>Koszt zasobów ludzkich i koszty powiązane (nieuwzględnione w kwocie referencyjnej) ogółem</b>	0,183	0,183	0,183	0,183	0,122	0,122

**Kalkulacja – urzędnicy i pracownicy zatrudnieni na czas określony**

Zapotrzebowanie na zasoby ludzkie i finansowe jest pokrywane ze środków, które mogą być przyznane DG TREN w ramach rocznej procedury budżetowej, z uwzględnieniem ograniczeń budżetowych.

**Kalkulacja – pracownicy finansowani w ramach art. XX 01 02**

*8.2.6. Inne wydatki administracyjne nieuwzględnione w kwocie referencyjnej*

mln EUR (do 3 miejsc po przecinku)

	Rok 2010	Rok n+1	Rok n+2	Rok n+3	Rok n+4	Rok n+5 i później	RAZEM
XX 01 02 11 01 – podróże służbowe							
XX 01 02 11 02 – spotkania i konferencje							
XX 01 02 11 03 – komitety	0,08	0,08	0,08	0,08	0,06	0,06	0,42
XX 01 02 11 04 – badania i konsultacje							
XX 01 02 11 05 – Systemy informatyczne							
<b>2 Inne wydatki na zarządzanie ogółem (XX 01 02 11)</b>							
<b>3 Inne wydatki o charakterze administracyjnym (należy wskazać jakie, odnosząc się do pozycji w budżecie)</b>							
<b>Ogółem wydatki administracyjne inne niż wydatki na zasoby ludzkie i powiązane koszty (NIEUWZGLĘDNIONE w kwocie referencyjnej)</b>	0,08	0,08	0,08	0,08	0,06	0,06	0,42

**Kalkulacja – inne wydatki administracyjne nieuwzględnione w kwocie referencyjnej**