



Bruksela, dnia 16.4.2018r.  
COM(2018) 189 final

**SPRAWOZDANIE KOMISJI DLA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY**

**na temat stosowania rozporządzenia (UE) nr 913/2010 sporządzone zgodnie z jego  
art. 23**

{SWD(2018) 101 final}

## SPRAWOZDANIE KOMISJI DLA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

### na temat stosowania rozporządzenia (UE) nr 913/2010 sporządzone zgodnie z jego art. 23

Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 913/2010 z dnia 22 września 2010 r. w sprawie europejskiej sieci kolejowej ukierunkowanej na konkurencyjny transport towarowy<sup>1</sup> („rozporządzenie”) weszło w życie w listopadzie 2010 r.

Przyjęcie tego rozporządzenia należy umieścić w szerszym kontekście długoterminowej polityki Unii Europejskiej mającej na celu nadanie transportowi bardziej zrównoważonego charakteru, w szczególności poprzez ograniczanie emisji gazów cieplarnianych i dekarbonizację sektora. Kolejowe przewozy towarowe rzeczywiście będą miały do odegrania kluczową rolę w przyszłym modelu transportu. Nowy impuls na rzecz rozwoju tych przewozów pojawił się wraz z zatwierdzeniem w 2016 r. deklaracji ministerialnej z Rotterdamu<sup>2</sup> i przyjętego w Rotterdamie oświadczenia przedstawicieli sektora<sup>3</sup>.

W rozporządzeniu określono zasady tworzenia i organizacji międzynarodowych korytarzy kolejowych (kolejowe korytarze towarowe) z myślą o rozwoju europejskiej sieci kolejowej ukierunkowanej na konkurencyjny transport towarowy. W rozporządzeniu promuje się współpracę między najważniejszymi zainteresowanymi stronami z punktu widzenia kolejowych przewozów towarowych (przede wszystkim organami ds. transportu kolejowego w państwach członkowskich i zarządcami infrastruktury kolejowej, lecz również przedsiębiorstwami kolejowymi i operatorami terminali). W szczególności promuje się w nim koordynację w zakresie oferowania zdolności przepustowej, zarządzania ruchem, robót dotyczących infrastruktury oraz planowania inwestycyjnego.

Utworzono już dziewięć pierwszych kolejowych korytarzy towarowych określonych w rozporządzeniu (sześć kolejowych korytarzy towarowych utworzono w listopadzie 2013 r., a ostatnie trzy – w listopadzie 2015 r.) i obecnie zostały one już w pełni uruchomione. Trwają prace nad utworzeniem jednego dodatkowego („kolejnego”) kolejowego korytarza towarowego, a zainteresowane państwa członkowskie i Serbia zaproponowały utworzenie następnego takiego korytarza.

Zgodnie z art. 23 rozporządzenia Komisja okresowo analizuje jego stosowanie. Komisja przedstawia Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie, po raz pierwszy do dnia 10 listopada 2015 r., a następnie co trzy lata. Komisja niniejszym przedstawia Parlamentowi i Radzie swoje pierwsze sprawozdanie. Niniejsze sprawozdanie przedłożono z pewnym opóźnieniem, gdyż Komisja chciała dokładnie uwzględnić otrzymane informacje zwrotne w odniesieniu do kolejowych korytarzy towarowych, które utworzono dopiero pod koniec 2015 r., oraz ze względu na to, że w 2016 r. zdecydowano się rozpocząć szeroko zakrojone konsultacje z zainteresowanymi stronami (zaproszenie do przedstawiania stanowisk i otwarte konsultacje publiczne) dotyczące kolejowych korytarzy towarowych. Wskaźnik odpowiedzi

---

<sup>1</sup> Dz.U. L 276 z 20.10.2010, s. 22.

<sup>2</sup> Deklaracja ministerialna pt. „Kolejowe korytarze towarowe jako czynnik pobudzający międzynarodowy kolejowy transport towarowy” (*Rail Freight Corridors to boost international rail freight*): <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/infrastructure/news/doc/2016-06-20-ten-t-days-2016/rfc-declaration.pdf>

<sup>3</sup> Oświadczenie sektorowe pt. „Pobudzenie międzynarodowych kolejowych przewozów towarowych” (*Boosting International Rail Freight*): <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/infrastructure/news/doc/2016-06-20-ten-t-days-2016/corridor-sector-statement.pdf>

na konsultacje był bardzo zadowolający, a same konsultacje spotkały się z dużym zainteresowaniem i pozwoliły uzyskać istotne informacje zwrotne na temat stosowania rozporządzenia – w niniejszym dokumencie odzwierciedlono niektóre kwestie poruszone w ramach tych konsultacji.

W niniejszym sprawozdaniu przedstawiono najważniejsze wnioski dotyczące dotychczasowego wdrażania rozporządzenia. Celem sprawozdania jest zwrócenie uwagi zarówno na najważniejsze pozytywne skutki wynikające ze stosowania rozporządzenia, jak również na najważniejsze wyzwania i problemy. Bardziej szczegółową analizę wdrożenia kolejowych korytarzy towarowych przedstawiono w dokumencie roboczym służb Komisji towarzyszącym niniejszemu sprawozdaniu. Oba te elementy opracowano również w oparciu o informacje zwrotne zgromadzone przez służby Komisji, przede wszystkim w wyniku uczestnictwa w posiedzeniach dotyczących kolejowych korytarzy towarowych, lecz również w oparciu o informacje pochodzące z różnych dokumentów i sprawozdań dotyczących kolejowych korytarzy towarowych oraz w wyniku dyskusji na forum odbywających się dwa razy do roku posiedzeń grupy roboczej ds. kolejowych korytarzy towarowych w ramach Komitetu ds. Jednolitego Europejskiego Obszaru Kolejowego.

Ogólnie rzecz biorąc, wdrażanie kolejowych korytarzy towarowych pomogło zacieśnić współpracę transgraniczną, której brakowało w sektorze kolejowych przewozów towarowych przed wejściem w życie tego rozporządzenia, w szczególności jeżeli chodzi o zarządzanie infrastrukturą operacyjną. Przyjęcie rozporządzenia jest ambitnym krokiem mającym zlikwidować luki w obszarze koordynacji transgranicznej. Zauważono również pośrednie skutki stosowania mechanizmów współpracy wynikających z rozporządzenia – np. ułatwienie kontaktów operacyjnych na poziomie międzynarodowym, nawet w kwestiach niezwiązanych z kolejowymi przewozami towarowymi, lub zachęty do opracowania procesów koordynacji i narzędzi IT, np. w ramach stowarzyszenia RailNetEurope<sup>4</sup>. Stanowi to znaczny sukces.

Wyniki osiągnięte w niektórych obszarach były jednak niejednoznaczne lub skromne, np. jeżeli chodzi o zdolność przepustową kolejowych korytarzy towarowych, koordynację robót lub koordynację zarządzania ruchem. Są to najważniejsze obszary, w których należy poczynić postępy, aby zapewnić wysoką jakość i wiarygodność transgranicznych usług kolejowego transportu towarowego, co stanowi warunek wstępny do tego, by kolejowe przewozy towarowe stały się bardziej konkurencyjne oraz by ostatecznie doszło do przesunięcia międzygałęziowego.

W praktyce pociągi często nie tylko wjeżdżają na korytarz i z niego zjeżdżają, lecz również przejeżdżają z jednego kolejowego korytarza towarowego do drugiego. W rezultacie w obowiązujących ramach prawnych zainicjowano współpracę między korytarzami na różnych poziomach (państw członkowskich, zarządców infrastruktury i przedsiębiorstw kolejowych). Wskazuje to na istnienie tendencji do umacniania podejścia opartego na sieci w odniesieniu do konkurencyjnych przewozów towarowych.

Usługi i produkty z zakresu zdolności przepustowej oferowane przez kolejowe korytarze towarowe są zgodne z ideą rozporządzenia, lecz informacje zwrotne otrzymane od rynku lub ograniczony stopień wykorzystania na rynku wskazują, że korytarze nie są w wystarczającym stopniu dostosowane do potrzeb klientów z sektora kolejowych przewozów towarowych. Co więcej, przepisy i procesy o charakterze krajowym w dalszym ciągu stanowią ogólnie przeszkodę dla zwiększenia efektywności i płynności międzynarodowego ruchu towarowego.

---

<sup>4</sup> RailNetEurope (RNE) jest stowarzyszeniem ustanowionym przez większość zarządców infrastruktury i organów alokujących koleje europejskie w celu usprawnienia ruchu międzynarodowego korzystającego z europejskiej infrastruktury kolejowej; <http://www.rne.eu/>

Wiele inicjatyw sektorowych jest prawidłowo ukierunkowanych; ponadto prowadzone są testy licznych aktywnych podejść, takich jak pilotażowe produkty z zakresu zdolności przepustowej na potrzeby ruchu doraźnego lub zwiększenie zaangażowania klientów końcowych poprzez udział w posiedzeniach strategicznych. Przyczynił się do tego z pewnością klimat sprzyjający rozwojowi kolejowych przewozów towarowych, jaki pojawił się dzięki deklaracji ministerialnej z Rotterdamu, w której opracowywaniu aktywny udział brała Komisja, oraz dzięki oświadczeniu sektorowemu z Rotterdamu zatwierdzonemu podczas Dni TEN-T 2016.

Z pewnością należy zgromadzić dalsze doświadczenia z zakresu takich kwestii jak koordynacja robót i zarządzanie zdolnością przepustową na poziomie transgranicznym. Procesy i narzędzia w tych obszarach są nadal na etapie opracowywania lub planowania. Kolejowe korytarze towarowe nadal znajdują się faktycznie na etapie powstawania, uczenia się poprzez działanie oraz prób i błędów.

Ważne jest również, by uwzględnić zróżnicowanie na poziomie regionalnym, jeżeli chodzi np. o oczekiwania rynkowe lub dostępność zdolności przepustowych infrastruktury. W związku z tym, aby zapewnić ambitne wdrożenie kolejowych korytarzy towarowych, nie można stosować żadnych uogólnień ani podejścia uniwersalnego. Ponadto wiele skutków ma charakter niematerialny i w związku z tym trudno jest je ująć ilościowo (np. zmiana nastawienia z ukierunkowanego na dane państwo na bardziej europejskie lub usprawnienie komunikacji).

Wśród zaangażowanych stron panuje ogólna tendencja do przestrzegania przepisów rozporządzenia jedynie w formalnie wymaganym stopniu i do pozostawiania w ramach jego ścisłego zakresu. Poszczególne przepisy rozporządzenia można wdrażać na różne sposoby – w sposób mniej lub bardziej ambitny – co wpływa na osiągnięcie ogólnych celów rozporządzenia. Jednocześnie pewne przykłady rozbudowy kolejowych korytarzy towarowych oraz utworzenie dwóch kolejnych kolejowych korytarzy towarowych stanowi dowód dużego zainteresowania i ogólnego poparcia dla wdrażania kolejowych korytarzy towarowych.

W rozporządzeniu przewidziano specjalną strukturę zarządzającą, w ramach której zaangażowane strony mają możliwość prowadzenia działań wykraczających poza określone minimum zadań i kompetencji. W praktyce kolejowe korytarze towarowe stanowią zintegrowaną strukturę operacyjną i można wykorzystywać je do różnych – często uzupełniających się – celów. Jako „narzędzie rynkowe” kolejowe korytarze towarowe mogą oferować wysokiej jakości, konkurencyjne usługi konsumentom bezpośrednim i końcowym. Jako „narzędzie polityki/współpracy” mają one za zadanie poprawić warunki operacyjne wzdłuż korytarza, w tym zapewnić koordynację/harmonizację praktyk krajowych w wielu obszarach, lecz również rozwiązać szereg problemów o różnym charakterze, które stanowią przeszkodę dla kolejowych przewozów towarowych, jak np. problemy transgraniczne i problemy w zakresie interoperacyjności. Stopień wykorzystania poszczególnych podejść jest różny w zależności od danego kolejowego korytarza towarowego.

Kolejowe korytarze towarowe funkcjonują w oparciu o współpracę międzyrządową i sektorową. Dotychczasowe doświadczenia wskazują, że ich sukces zależy przede wszystkim od stopnia ambicji organów państw członkowskich (rad wykonawczych) oraz zarządców infrastruktury (rad zarządzających), w szczególności tych wysokiego szczebla. Co więcej, w przypadku niektórych kolejowych korytarzy towarowych rozporządzenie uznano za wymóg minimalny i dopiero po wykroczeniu poza to minimum zaangażowane strony zbliżyły się do osiągnięcia celu rozporządzenia, jakim jest bardziej konkurencyjny transport towarowy.

Krótko mówiąc, ocena Komisji na tym etapie jest taka, że w odniesieniu do kolejowych korytarzy towarowych odnotowano pewne ważne osiągnięcia, np. pod względem ustanowienia mechanizmów współpracy, oraz że korytarze te mają duży potencjał. Pełny potencjał można uwolnić jednak jedynie w przypadku podjęcia zdecydowanego zobowiązania na wysokim szczeblu przez różne zaangażowane strony, przyjmując za jasny cel dokonanie zmian, w szczególności w zakresie sposobu myślenia oraz procesów o charakterze krajowym.

Należy zwrócić uwagę, że choć kolejowe korytarze towarowe pozostają kluczowym elementem polityki Komisji na rzecz pobudzenia kolejowych przewozów towarowych, to same kolejowe korytarze towarowe nie rozwiążą wszystkich problemów, które stanowią przeszkodę dla rozwoju tych przewozów. Praca kolejowych korytarzy towarowych jest komplementarna w szczególności z prowadzoną od dłuższego czasu przez Komisję polityką na rzecz interoperacyjności i otwarcia rynku, a przede wszystkim wdrożenia zarówno filarów technicznych, jak i rynkowych czwartego pakietu kolejowego, rozwoju infrastruktury za pośrednictwem strategii politycznych w ramach TEN-T i instrumentu „Łącząc Europę”, a także innowacji i cyfryzacji w ramach inicjatywy Shift2Rail oraz działań w powiązanych obszarach polityki mających na celu zniwelowanie przewagi konkurencyjnej w związku z intermodalnością.

Ponadto wpływ na konkurencyjność kolejowych przewozów towarowych wywierają również czynniki zewnętrzne, takie jak szeroko rozumiana gospodarka, schematy przemysłowe, stan infrastruktury i powiązanych instrumentów, stopień konkurencji między rodzajami transportu, poziom ambicji krajowych polityk z zakresu transportu kolejowego itd.

Podsumowując, wdrażanie rozporządzenia wyraźnie stworzyło impuls do rozwoju międzynarodowego kolejowego transportu towarowego. Skuteczność koncepcji kolejowego korytarza towarowego zależy w dużym stopniu od zobowiązania uczestniczących stron do ich aktywnego wdrażania, w razie potrzeby przy wsparciu ze strony podmiotów wysokiego szczebla. Sytuacja kolejowych przewozów towarowych w Europie nadal jest zagrożona. Komisja formalnie zakończy ocenę rozporządzenia w 2019 r., w pełni uwzględniając najnowsze zmiany i realizowane obecnie inicjatywy sektorowe podjęte w celu wdrożenia oświadczenia sektorowego z Rotterdamu.