

PL

PL

PL



KOMISJA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH

Bruksela, dnia 18.10.2007
KOM(2007) 608 wersja ostateczna

KOMUNIKAT KOMISJI DO RADY I PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO

W kierunku sieci kolejowej nadającej pierwszeństwo przewozom towarowym

{SEK(2007) 1322}
{SEK(2007) 1324}
{SEK(2007) 1325}

KOMUNIKAT KOMISJI DO RADY I PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO

W kierunku sieci kolejowej nadającej pierwszeństwo przewozom towarowym

1. KONTEKST

1.1 Kolejowe przewozy towarowe – mały udział w rynku, lecz duże możliwości

W latach 1995-2005 transport towarowy odnotował wzrost osiągniętych wyników o 2,8% rocznie, przewyższając wzrost PKB z tego samego okresu. Istotnym zmianom uległy nie tylko techniki transportowe (infrastruktura i pojazdy), ale również podejście załadowców, stawiających wobec przewoźników coraz więcej wymagań. W porównaniu ze wszystkimi środkami transportu udział kolejowych przewozów towarowych w rynku systematycznie spadał, aby wreszcie w 2005 r. zatrzymać się na poziomie ok. 10 %¹. Stanowi to najniższy poziom od 1945 r. (zob. załącznik I²).

Kolejowe przewozy towarowe stoją dziś w obliczu wielu trudności, które częściowo tłumaczą niezdolność tego sektora do osiągnięcia lepszego udziału w rynku. Trudności te dotyczą głównie niezawodności, dostępnych zdolności przewozowych, zarządzania przepływem informacji, średniej prędkości oraz elastyczności.

Pojawiają się jednak nowe szanse rozwoju. Kolejowy transport towarowy – obecnie otwarty na konkurencję – wykazuje w niektórych państwach członkowskich nową dynamikę działań, którą napędzają przede wszystkim takie zjawiska, jak zwiększenie wymiany handlowej, zagęszczenie ruchu drogowego, wysokie ceny paliw lub rosnące obawy związane z ochroną środowiska. Transport kontenerowy oraz przewozy dalekobieżne, a więc segmenty, w których kolej dysponuje rzeczywistymi atutami, odnotowują stały wzrost (zob. załączniki I i II).

1.2 Działania podjęte przez Wspólnotę

Od piętnastu lat Wspólnota Europejska prowadzi na trzech płaszczyznach politykę pomagającą kolei w rozwinięciu nowej dynamiki działań:

- Podstawą dla utworzenia rynku usług transportu towarowego na szczeblu europejskim były pierwszy³ i drugi⁴ pakiet kolejowy. Procesowi stopniowego otwierania rynku kolejowych przewozów towarowych, które ostatecznie nastąpiło w styczniu 2007 r., towarzyszyły restrukturyzacje istniejących przedsiębiorstw. W latach 2001-2004 koszty kolejowych przewozów towarowych spadły o 2% rocznie, natomiast opłaty za korzystanie z tego środka transportu zmniejszyły się w tym samym okresie o 3% w skali roku⁵;

¹ Kraje UE-25 pod względem wydajności (w tonokilometrach)

² Załączniki znajdują się w dokumencie roboczym służb Komisji „Załącznik do komunikatu «W kierunku sieci kolejowej nadającej pierwszeństwo przewozom towarowym»”.

³ Dyrektywy 2001/12, 2001/13 i 2001/14 z dnia 26 lutego 2001 r. Zob. sprawozdanie dotyczące wdrożenia pierwszego pakietu kolejowego - COM(2006)189 z dnia 3 maja 2006 r.

⁴ Dyrektywy 2004/49/WE, 2004/50/ WE, 2004/51/ WE i rozporządzenie 881/2004/ WE z dnia 29 kwietnia 2004 r.

⁵ CER, The Future of Rail Freight in Europe

- Rozwój interoperacyjności technicznej i opracowanie wspólnych wymagań dotyczących bezpieczeństwa. W te ramy wpisują się ostatnie inicjatywy dotyczące europejskiej licencji dla maszynistów pociągów oraz wnioski Komisji z końca 2006 r. w sprawie wspólnej akceptacji taboru kolejowego;
- Wyznaczenie sieci kolejowej stanowiącej część transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T). Wiele projektów kolejowych przyznano wsparcie finansowe ze środków TEN-T. W ramach programu TEN-T Komisja podjęła również działania oraz zachęcała innych do podejmowania działań na rzecz rozwoju Europejskiego Systemu Zarządzania Ruchem Kolejowym (ERTMS) – wspólnego systemu kontroli, kierowania i sygnalizacji, mającego zastąpić istniejące systemy krajowe. Wspólnota przekazuje także na rzecz sektora kolejowego istotne wsparcie finansowe ze środków polityki spójności.

Inicjatywy te nie przyniosły jeszcze oczekiwanych rezultatów. Państwa członkowskie muszą dokonać pełnego wdrożenia europejskich przepisów w dziedzinie transportu kolejowego. Działania mające na celu osiągnięcie interoperacyjności przebiegają wolno, ponadto wciąż nie wyeliminowano trudności istniejących na granicach. W konsekwencji nadal mamy do czynienia z istotnymi problemami w obszarze jakości kolejowych przewozów towarowych. Np. według danych UIRR za 2006 r. jedynie 53% pociągów w intermodalnym transporcie⁶ kolejowo-drogowym dojechało do celu zgodnie z rozkładem jazdy⁷.

Analiza wyników działań wspólnotowych pokazuje w sumie lepszy obraz sytuacji na poziomie krajowym niż ponadnarodowym. Unijne inicjatywy nie doprowadziły jeszcze do znacznego ograniczenia fragmentaryzacji europejskiego rynku kolejowego.

1.3 Kierunki wspólnej polityki transportowej

W ramach realizacji celu przechodzenia z transportu drogowego na kolejowy, biała księga pt. „Europejska polityka transportowa na 2010 r.” przewiduje utworzenie „multimodalnych korytarzy transportowych nadających pierwszeństwo przewozom towarowym”. Przegląd białej księgi z 2006 r. kładzie szczególny nacisk na realizację unijnego celu rozwoju współmodalności transportu, tj. „skutecznego wykorzystania różnych środków transportu, samodzielnie i w połączeniu z innymi środkami”⁸ oraz zawiera projekt promowania „kolejowej sieci przewozów towarowych” (zob. załącznik III).

O konieczności wprowadzenia środków na rzecz ustanowienia sieci kolejowej nadającej pierwszeństwo przewozom towarowym przypomina również komunikat Komisji z czerwca 2006 r.⁹ pt. „Logistyka transportu towarowego w Europie — klucz do zrównoważonej mobilności”. Utworzenie takiej sieci wpisuje się ponadto w proces realizacji jednolitego rynku określonego w Traktacie oraz w cele strategii lizbońskiej dotyczące wzrostu gospodarczego i zatrudnienia. Będzie ono również stanowić wkład w politykę zrównoważonego rozwoju realizowaną przez władze europejskie.

⁶ Transport intermodalny stanowi około 15 % kolejowego ruchu towarowego.

⁷ UIRR (Międzynarodowy Związek Transportu Kombinowanego Kolejowo-drogowego) dopuszcza maksymalnie 30-minutowe opóźnienie.

⁸ Definicja transportu współmodalnego określona w przeglądzie średniookresowym białej księgi dotyczącej transportu.

⁹ COM(2006) 336 wersja ostateczna

2. CELE I MOŻLIWOŚCI SIECI KOLEJOWEJ NADAJĄCEJ PIERWSZEŃSTWO PRZEWOZOM TOWAROWYM

2.1 Cel niniejszego komunikatu – utworzenie europejskiej ustrukturyzowanej sieci kolejowej, będącej częścią sieci TEN-T, zapewniającej większą niezawodność i wydajność transportu towarowego

W porównaniu z systematyczną poprawą wydajności transportu drogowego, transport kolejowy musi stać się bardziej konkurencyjny, szczególnie w zakresie jakości usług. Dla klientów z obszaru logistyki „jakość” oznacza przede wszystkim konkurencyjny czas przewozu, niezawodność transportu towarowego oraz zdolności przewozowe dostosowane do potrzeb. W realizacji tego celu konieczne jest spełnienie kilku wymagań, w tym wypracowanie podejścia integrującego procedury operacyjne ze skoordynowanymi procesami na obszarze całej Unii Europejskiej. Innym wymaganiem jest dostępność infrastruktury.

Celem niniejszego komunikatu jest pomoc w utworzeniu europejskiej ustrukturyzowanej sieci kolejowej, w ramach której transport towarowy będzie mógł zaoferować lepszą niż obecnie jakość usług pod względem czasu przewozu, niezawodności usług i zdolności przewozowych. Poprawa usług świadczonych w ramach sieci powinna mieć pozytywne skutki dla wszystkich segmentów rynku usług transportu towarowego, aż do poziomu pojedynczego wagonu. Cel ten kontynuuje założenia inicjatyw Komisji służących poprawie jakości kolejowych przewozów towarowych w Europie. Po tym, jak przedstawiony w ramach trzeciego pakietu kolejowego wniosek Komisji w sprawie rozporządzenia został odrzucony, Komisja zobowiązała się do uważnej obserwacji postępu prac w tym zakresie oraz do zaproponowania ewentualnych nowych środków opracowanych z myślą o wspieraniu i promowaniu wysiłków podejmowanych przez sektor w tej dziedzinie.

Omawiana sieć powinna powstać na bazie istniejących transeuropejskich sieci, dla których sieć transportu towarowego została określona w dyrektywie 2001/12/WE oraz na bazie korytarzy określonych jako priorytetowe we wdrażaniu systemów ERTMS lub zdefiniowanych w ramach europejskich projektów badawczych (Eufranet, Trend, Reorient i New Opera). Poniższa ilustracja daje wstępne rozeznanie na temat korytarzy transportowych, które mogłyby należeć do sieci.



INDICATIVE SCOPE for a RAIL FREIGHT-ORIENTED NETWORK



Rail freight-oriented network

Railway Trans-European Network as defined in Decision 884/2004

Third countries

Cartography: DG TREN - 26/07/2007
© EuroGeographics 2001 for the administrative boundaries

2.2 Dotychczas podjęte inicjatywy na rzecz stworzenia europejskiej sieci kolejowej nadającej pierwszeństwo przewozom towarowym

Uczestnicy sektora oraz państwa członkowskie podjęły – także w wyniku zachęt Komisji – szereg działań zmierzających do rozwoju międzynarodowych linii kolejowych, które zapewnią korzystne warunki przewozu towarów lub wzmocnią koordynację podmiotów zarządzających infrastrukturą, w celu zaplanowania inwestycji lub usprawnienia procesu zarządzania międzynarodowym ruchem towarowym.

W tym kontekście można wymienić następujące inicjatywy (zob. załącznik IV):

- poprawa interoperacyjności, zwłaszcza poprzez Techniczną specyfikację dla interoperacyjności odnoszącą się do podsystemu „ruch kolejowy” (TSI TOM) oraz poprawa procesu wdrożenia Technicznej specyfikacji dla interoperacyjności odnoszącej się do podsystemu aplikacji telematycznych dla przewozów towarowych (TSI TAF)¹⁰, której celem jest usprawnienie zarządzania informacjami dotyczącymi przejazdów pociągów na obszarze całego kontynentu;
- wprowadzenie systemu Europtirails¹¹, który informuje swych użytkowników w czasie rzeczywistym o lokalizacji pociągów i ich ewentualnych opóźnieniach na obszarze określonych państw członkowskich;
- utworzenie sieci RailNetEurope¹² (RNE), proponującej swym klientom międzynarodowe trasy i stanowiącej przydatne narzędzie służące do koordynacji większości podmiotów zarządzających infrastrukturą;
- budowa ważnych obiektów infrastruktury sieci TEN-T, takich jak „linia Betuwe”;
- ustanowienie przez państwa członkowskie oraz podmioty zarządzające infrastrukturą struktur zarządzających korytarzami, w ramach wprowadzania ERTMS wzdłuż 6 europejskich linii¹³ istotnych z punktu widzenia transportu towarowego. Tej inicjatywie, opierającej się w przypadku każdego korytarza na liście intencyjnym podpisanym na szczeblu ministerialnym, towarzyszą działania europejskiego koordynatora wyznaczonego przez Komisję. Najważniejsze środki zaproponowane w niniejszym komunikacie powstały na podstawie zdobytych w tym zakresie doświadczeń.

Wszystkie te działania skutecznie przyczyniają się, obok projektu TEN-T, do realizacji europejskiej sieci kolejowej nadającej pierwszeństwo przewozom towarowym. Komisja zamierza te działania wspierać, uzupełniać i ułatwiać ich rozpowszechnianie.

¹⁰ TSI TAF wraz z planem realizacji ma na celu rozwój interoperacyjnych systemów zarządzania informacjami dotyczącymi kolejowego ruchu towarowego.

¹¹ Europtirails jest to oprogramowanie opracowane, przy wsparciu wspólnotowym, przez grupę podmiotów zarządzających infrastrukturą. Umożliwia użytkownikom śledzenie w czasie rzeczywistym trasy pociągów międzynarodowych.

¹² RNE, struktura stworzona z inicjatywy podmiotów zarządzających infrastrukturą, proponuje przede wszystkim „gotowe” trasy międzynarodowe oraz umożliwia operatorom korzystanie z „jednego okienka” przy przydziale tras międzynarodowych.

¹³ 6 korytarzy ERTMS obejmuje: A (Rotterdam-Genua), B (Sztokholm-Neapol), C (Antwerpia- Bazylea-Lyon), D (Walencja-Lyon-Ljubljana-Budapeszt), E (Drezno-Praga-Budapeszt), F (Duisburg-Berlin-Warszawa)

2.3 Przyjęte rozwiązanie – podjęcie nowych środków na rzecz stworzenia sieci ukierunkowanej na transport towarowy

Podczas prac nad stworzeniem europejskiej sieci kolejowej nadającej pierwszeństwo przewozom towarowym przeanalizowano kilka rozwiązań: pozostawienie uczestnikom sektora i państwom członkowskim swobody działania, bez zapewniania nowych bodźców ze strony Wspólnoty; opracowanie szeregu nowych środków w celu utworzenia sieci ukierunkowanej na transport towarowy składającej się z części przeznaczonej do obsługi transportu towarowego oraz z innych części przeznaczonych dla łączonych przewozów pasażersko-towarowych; rozpoczęcie realizacji specjalnego programu, który doprowadzi do powstania europejskiej sieci kolejowej faktycznie przeznaczonej do przewozów towarowych.

To ostatnie rozwiązanie wydaje się najlepsze pod względem realizacji przywołanego wcześniej celu Komisji. Istnieje jednak ryzyko, iż przyjmie ono zbyt duże rozmiary, będzie zbyt kosztowne oraz możliwe do realizacji jedynie w perspektywie długoterminowej. Z dotychczas podjętych działań wynika, że pierwsze rozwiązanie – wspólnotowe status quo – jest niewystarczające.

Drugie rozwiązanie, obejmujące inicjatywy kładące szczególny nacisk na koordynację działań zarządców infrastruktury w różnych państwach członkowskich oraz pomagające zapewnić ramy dla procesu tworzenia korytarzy, wydaje się stanowić w średniej perspektywie zrównoważoną odpowiedź na postawione wymagania. Powinno ono uzupełnić istniejące inicjatywy w zakresie środków prawnych, finansowych i politycznych. Ponadto niezbędne zobowiązania finansowe w ramach tej opcji są bardziej umiarkowane, niż w przypadku budowy sieci faktycznie przeznaczonej do przewozów towarowych. Nie należy jednak zapominać o konieczności wskazania możliwych źródeł finansowania. W dłuższej perspektywie te działania mogłyby doprowadzić do zbudowania sieci kolejowej, która byłaby częściowo, a nawet w całości przeznaczona do przewozów towarowych.

3. BUDOWA EUROPEJSKIEJ SIECI KOLEJOWEJ UKIERUNKOWANEJ NA TRANSPORT TOWAROWY – PROPOZYCJE DZIAŁAŃ

Możliwym krokiem w kierunku realizacji europejskiej sieci ukierunkowanej na transport towarowy jest budowa korytarzy transgranicznych. Mogłaby ona stanowić dopełnienie procesu wdrażania ERTMS, koncentrując się na problemach związanych z zarządzaniem i eksploatacją. Wyznaczone korytarze łączyłyby odpowiednich rozmiarów infrastrukturę z właściwymi środkami ustanowionymi w celu zarządzania tymi korytarzami oraz ich eksploatacji. Wyznaczenie i budowa korytarzy pociąga za sobą podjęcie działań zarówno ze strony podmiotów zarządzających infrastrukturą, jak i państw członkowskich oraz samej Wspólnoty. Przewiduje się, że w przypadku każdego korytarza będzie istniała osobna struktura odpowiedzialna za jego zarządzanie, pilotowanie zdolności przesyłowych infrastruktury, kierowanie infrastrukturą w sposób skoordynowany i sprzyjający przewozom towarowym, nadawanie pierwszeństwa przewozom towarowym w przypadku wystąpienia zakłóceń, poprawę dostępu do powiązanych usług kolejowych oraz mierzenie wydajności usług (zob. również załącznik V, który szczegółowo analizuje problematykę oraz istniejące na tym etapie cele dla każdego z opisanych poniżej tematów). Na tym etapie Komisja rozważa możliwość włączenia niektórych przepisów prawnych wymienionych w tym programie działań do wniosku w sprawie przekształcenia pierwszego pakietu kolejowego, planowanego na 2008 r.

3.1 Budowa korytarza ukierunkowanego na transport towarowy

Zbyt rozdrobniony system zarządzania infrastrukturą, będący wynikiem kierowania się interesami krajowymi, zmniejsza skuteczność inwestycji finansowych i zarządzania operacyjnego ruchem międzynarodowym. Inicjatywom podjętym wcześniej w ramach programu TEN-T i w ramach wprowadzania ERTMS należy zapewnić działania towarzyszące i uzupełniające. Koncepcja struktur zarządzających korytarzami, pod nadzorem państw członkowskich i podmiotów zarządzających infrastrukturą, pozwoli na większą niż obecnie koordynację działań w ramach zarządzania operacyjnego infrastrukturą, w tym w zakresie opłat, przejazdów pociągów i identyfikacji obszarów wymagających inwestycji. Struktury te przyczynią się do optymalnego wykorzystania zasobów finansowych przeznaczonych na inwestycje, uproszczenia procedur administracyjnych i technicznych stosowanych na granicach, zapewnienia większej ciągłości przewozów wykorzystujących infrastrukturę przebiegającą przez różne państwa członkowskie oraz, ogólnie, do zapewnienia łatwego dostępu operatorom międzynarodowych kolejowych przewozów towarowych.

Komisja zaproponuje prawną definicję struktury zarządzającej korytarzem ukierunkowanym na transport towarowy, zawierającą ogólne zasady jego funkcjonowania.

Będzie zachęcać państwa członkowskie i podmioty zarządzające infrastrukturą do tworzenia ponadnarodowych korytarzy ukierunkowanych na transport towarowy. Do 2012 r. każde państwo członkowskie będzie musiało uczestniczyć w co najmniej jednej strukturze zarządzającej korytarzem.

Komisja zbada możliwe źródła finansowania działań związanych ze strukturą zarządzającą korytarzem, istniejące w ramach realizowanych programów.

3.2 Jakość usług świadczonych wzdłuż korytarzy

Okazuje się, że jakość stanowi słaby punkt kolejowych przewozów towarowych i że klienci żądają w tej dziedzinie większego zaangażowania i przejrzystości. Komisja stoi na stanowisku, że jakość usług świadczonych wzdłuż europejskiej kolejowej sieci ukierunkowanej na transport towarowy musi być wprost modelowa. Poprawa jakości usług sieci mającej wymiar europejski powinna wywrzeć pozytywny wpływ na kolejowe przewozy towarowe w ogóle. Z czasem jakość korytarzy ukierunkowanych na transport towarowy powinna stać się punktem odniesienia dla całego sektora w Europie.

Po przeprowadzeniu oceny wpływu Komisja zaproponuje środek legislacyjny dotyczący publikowania wskaźników jakości.

Ogólnie będzie wspierać podejmowanie wszelkich działań mających na celu poprawę przejrzystości informacji dotyczących jakości usług kolejowych przewozów towarowych.

Do 2008 r. Komisja opublikuje sprawozdanie na temat działań podjętych przez operatorów przewozów kolejowych na rzecz poprawy jakości usług transportu towarowego.

3.3 Zdolności przesyłowe infrastruktury korytarzy

Niektóre odcinki charakteryzuje duży stopień przeciążenia, zwłaszcza w niektórych środkowych obszarach Unii Europejskiej, ulokowanych wzdłuż najważniejszych szlaków towarowych. Różne badania prognozujące rozwój ruchu kolejowego w Europie pokazują, że do 2020 r. powstaną nowe wąskie gardła, które staną się poważnym problemem. W przypadku braku rozwiązania tej kwestii, problem wąskich gardeł może się dodatkowo nasilić w wyniku zwiększenia ruchu wzdłuż korytarzy ukierunkowanych na transport towarowy. Tymczasem konkurencyjność przewozów towarowych można poprawić poprzez zwiększenie ilości towarów przewożonych przez pojedynczy pociąg. Oznacza to zwiększenie zdolności przesyłowych infrastruktury przede wszystkim pod względem długości pociągu, szerokości toru, nacisku osi i maksymalnej prędkości. Te elementy pokazują konieczność zapewnienia dla korytarzy ukierunkowanych na transport towarowy skoordynowanych i właściwie ukierunkowanych inwestycji, tak aby odbywający się tam transport był jak najbardziej płynny, a koleje jak najbardziej konkurencyjne.

Komisja zażąda od struktur zarządzających korytarzami opracowania planu inwestycji służących eliminacji wąskich gardeł, a także harmonizacji i poprawie zdolności przesyłowych infrastruktury, szczególnie pod względem długości pociągu i szerokości toru.

Komisja zbada możliwość rozszerzenia wspólnotowych ram prawnych o wymagania techniczne, których będą musiały przestrzegać korytarze ukierunkowane na transport towarowy.

Komisja zbada możliwość finansowania tych inwestycji ze środków dostępnych w ramach istniejących programów.

3.4 Przydział tras pociągów – lepsza koordynacja i pierwszeństwo dla międzynarodowych przewozów towarowych

Obecnie decyzje o przydziale tras poszczególne podmioty zarządzające infrastrukturą podejmują na podstawie różnych przepisów państw członkowskich. Mogą wystąpić różnice pod względem procedur przydziału tras bądź pod względem nadawania pierwszeństwa przewozom towarowym w porównaniu do innych rodzajów transportu. Należałoby zharmonizować przepisy rządzące przydziałem tras wzdłuż poszczególnych korytarzy oraz – aby zapewnić korytarze faktycznie przeznaczone do transportu towarowego - zorganizować taki system podziału ich zdolności, aby transport towarowy, zwłaszcza międzynarodowy, korzystał z wydajnych i niezawodnych tras. Może to np. oznaczać wspólne planowanie podziału zdolności korytarzy przez wszystkie podmioty nim zarządzające, z uwzględnieniem lokalnych i krajowych przeszkód związanych z ruchem pasażerskim, przy jednoczesnej optymalizacji procesów zarządzania tymi zdolnościami dzięki większej koordynacji na poziomie międzynarodowym. Ponadto, aby zwiększyć atrakcyjność kolejowych przewozów towarowych dla klientów, oprócz operatorów przewozów kolejowych również inne podmioty mogłyby żądać dostępu do tras w ramach sieci ukierunkowanej na transport towarowy. Aktualne prawodawstwo wspólnotowe dysponuje już środkami w tym zakresie. Należy je uściślić, bądź umocnić, aby jeszcze silniej wesprzeć koordynację podmiotów zarządzających infrastrukturą oraz usprawnić proces zarządzania przewozami międzynarodowymi.

Komisja proponuje uzupełniające przepisy prawne w zakresie przydziału tras międzynarodowych oraz nadawania pierwszeństwa międzynarodowemu transportowi towarowemu.

Komisja proponuje, aby uprawnione podmioty miały możliwość żądania dostępu do tras w ramach całej sieci ukierunkowanej na transport towarowy.

Będzie zachęcać podmioty zarządzające infrastrukturą, aby oferowały więcej wydajnych tras międzynarodowych oraz aby w dalszym ciągu rozwijały działania podjęte w ramach projektu *RailNetEurope*.

Komisja odpowiednio wyszczególni kompetencje organów regulacyjnych w zakresie ruchu międzynarodowego oraz wesprze rozwój współpracy pomiędzy nimi.

3.5 Zasady pierwszeństwa w przypadku zakłóceń w ruchu

Niektóre punkty w sieci, o której mowa w rozdziale 2, są stale przeciążone. Inne być może ulegną przeciążeniu w ciągu najbliższych lat. W odniesieniu do tras określonych jako trasy z pierwszeństwem transportu towarowego należałoby nadać precyzyjniejsze brzmienie istniejącym przepisom dotyczącym kolejności ruchu w przypadku utrudnień powstałych na linii kolejowej. Kolejowe przewozy towarowe nie będą mogły poprawić swej wydajności ani jakości, jeśli ich funkcjonowanie będzie zakłócanie problemami, które czasem mogą powodować inne rodzaje transportu, zwłaszcza w pobliżu dużych aglomeracji. W tym celu muszą one dysponować bardziej niezawodnymi trasami, dlatego należy zapewnić lepszą harmonizację zasad przyznawania pierwszeństwa ruchu wzdłuż korytarzy ukierunkowanych na transport towarowy.

Komisja proponuje wzmocnienie istniejących środków legislacyjnych dotyczących przyznawania pierwszeństwa międzynarodowym przewozom towarowym w przypadku zakłóceń funkcjonowania sieci.

Komisja zażąda od struktur zarządzających korytarzami oraz odpowiednich podmiotów zarządzających infrastrukturą harmonizacji zasad przyznawania pierwszeństwa ruchu w odniesieniu do całości podległej im infrastruktury.

3.6 Powiązane usługi kolejowe (w szczególności terminale i stacje rozrządowe)

Powiązane usługi kolejowe, przede wszystkim terminale i stacje rozrządowe, stanowią istotne ogniwa w nowoczesnym łańcuchu produkcyjnym kolejowych przewozów towarowych. Należy więc podjąć działania uzupełniające w stosunku do środków służących koordynacji i poprawie warunków korzystania z korytarzy ukierunkowanych na transport towarowy, poprzez podjęcie inicjatyw rozwijających możliwości terminali i stacji rozrządowych znajdujących się wzdłuż sieci ukierunkowanej na transport towarowy. Rozwinięcie tych możliwości oznacza dwie rzeczy: wspieranie inwestycji poprawiających możliwości terminali i stacji rozrządowych oraz bardziej przejrzysty i łatwiejszy dostęp do nich dla wszystkich operatorów kolejowych będących użytkownikami korytarzy. Szczególną uwagę należy poświęcić dostępowi do infrastruktury kolejowej w portach oraz sposobom zarządzania tym dostępem.

Komisja będzie zachęcać struktury zarządzające korytarzami oraz podmioty zarządzające infrastrukturą do utworzenia, we współpracy z zainteresowanymi stronami, wydajnej i właściwie dostosowanej sieci terminali i stacji rozrządowych.

Komisja zbada możliwości w zakresie finansowania rozwoju tego typu infrastruktury, istniejące w ramach realizowanych programów.

Komisja zbada możliwość uzupełnienia istniejących przepisów w celu zwiększenia przejrzystości i łatwości dostępu do powiązanych usług kolejowych.

4. KONTROLA ZAPROPONOWANYCH ŚRODKÓW

Całość opisanych środków będzie stanowiła przedmiot analizy grupy strategicznej, w skład której mogą wejść np. przedstawiciele państw członkowskich, podmiotów zarządzających infrastrukturą oraz użytkowników infrastruktury kolejowej. Jej zadaniem będzie w szczególności określenie cech charakterystycznych korytarzy oraz ich identyfikacja, formułowanie środków prawnych i operacyjnych, które zostaną ustanowione, oraz określenie kompetencji i odpowiedzialności struktur zarządzających korytarzami. Prace te zakończą się w pierwszym półroczu 2008 r.

Prace nad wprowadzaniem ERTMS wzdłuż europejskich linii kolejowych nadających pierwszeństwo przewozom towarowym będą prowadzone pod kierownictwem europejskiego koordynatora jednocześnie z inicjatywami zaproponowanymi w niniejszym komunikacie, wobec których będą miały również charakter uzupełniający.

Należy zauważyć, iż komunikat wpisuje się w program prac Komisji obejmujący szereg działań, z których kilka przyczynia się bezpośrednio lub pośrednio do powstania europejskiej sieci ukierunkowanej na transport towarowy. Są to między innymi:

- wniosek legislacyjny w sprawie wspólnej akceptacji taboru kolejowego;
- inicjatywa na rzecz ograniczenia hałasu powodowanego przez systemy kolejowe;
- rozważenie możliwości wprowadzenia wieloletnich umów zawieranych między podmiotami zarządzającymi infrastrukturą a państwami członkowskimi;
- komunikat w sprawie planu działań dla logistyki w Europie;
- komunikat w sprawie Programu nadzoru nad rynkiem kolejowym (*Rail Market Monitoring Scheme* - RMMS);
- stworzenie europejskiego planu wprowadzenia systemu ERTMS;
- realizacja sieci TEN-T, obejmującej priorytetowe projekty określone w decyzji 884/2004/WE;
- bieżące prace w zakresie internalizacji kosztów zewnętrznych.

W kontekście licznych zaproponowanych środków odnoszących się do inicjatyw państw członkowskich i wszystkich podmiotów zainteresowanych sektorem kolejowym, sukces zaproponowanego planu działań dowodzi, iż podmioty te popierają projekt utworzenia sieci

ukierunkowanej na transport towarowy oraz podejmują aktywne działania w kierunku jego realizacji. Sukces ten oznacza również, że podjęte wysiłki są kontynuowane, zwłaszcza w zakresie rozwoju interoperacyjności technicznej oraz uproszczenia procedur administracyjnych i technicznych stosowanych na granicach państw członkowskich. Wreszcie inicjatywy, które państwa, regiony oraz inne podmioty z sektora publicznego i prywatnego realizują na rzecz rozwoju kolejowych przewozów towarowych na poziomie regionalnym lub lokalnym, będą stanowiły dopełnienie działań wspólnotowych zmierzających do utworzenia europejskiej ustrukturyzowanej sieci kolejowej.