

# Polityka transportowa Unii Europejskiej – aktualny stan regulacji prawnych

*Ustalenie w ostatnich latach nowych priorytetów w polityce transportowej Unii Europejskiej, w tym jednoznaczne postawienie na kolej, wymaga ustanowienia całego pakietu regulacji prawnych, tym bardziej potrzebnych, że przyszły europejski rynek kolejowy ma funkcjonować na zasadach kontrolowanej konkurencji – istotnym novum w dziejach kolejnictwa. Przystępując do Unii będziemy już w tym procesie legislacyjnym uczestniczyć i mieć wpływ na jego przyszły kształt. Już obecnie grupa polskich ekspertów bierze udział w przygotowaniu Specyfikacji Technicznych Interoperacyjności (TSI) dla kolei konwencjonalnych, które staną się faktycznymi aktami wykonawczymi do Dyrektywy 16/2001.*

W poprzednich numerach **tts** przedstawiliśmy najważniejsze dziedziny rynku kolejowego wraz z opisem aktualnego stanu prawnego w UE oraz proponowane nowe regulacje. W niniejszym artykule podsumowano stan prawny na koniec 2002 r.

## II pakiet kolejowy Komisji Europejskiej

Na początku 2002 r. Komisja Europejska przedstawiła tzw. II pakiet środków mających na celu zahamowanie degradacji transportu kolejowego oraz wzmocnienie jego pozycji rynkowej w stosunku do transportu drogowego. Przedstawienie propozycji tych nowych środków były już zapowiadane w Białej Księdze z 2001 r. Mają one na celu poprawienie warunków konkurencji przewoźników kolejowych oraz doprowadzenie do lepszej integracji europejskiego systemu kolejowego.

Do realizacji tych zadań Komisja Europejska zaproponowała pięć nowych regulacji prawnych.

- Propozycja zmian w Dyrektywie 14/2001 regulującej zasady bezpieczeństwa w ruchu kolejowym.
- Propozycja zmiany w Dyrektywach 48/96 i 16/2001 o interoperacyjności systemów kolei dużych prędkości i konwencjonalnych.

- Propozycja rozporządzenia w powołaniu Europejskiej Agencji Kolejowej.
- Projekt zalecenia do decyzji Rady Europejskiej upoważniającej Komisję Europejską do negocjacji warunków przystąpienia Wspólnoty do Konwencji w sprawie międzynarodowych przewozów kolejowych (COTIF).
- Propozycja zmiany do dyrektywy 91/440 w sprawie rozszerzenia dostępu do infrastruktury kolejowej dla wewnętrznych przewozów towarowych.

Aktualnie nowe propozycje są w opiniowaniu przez Komitet do spraw Regionów.

## Bezpieczeństwo ruchu – zmiany w Dyrektywie 2001/14

Standardy i przepisy w zakresie bezpieczeństwa ruchu kolejowego były dotychczas w gestii poszczególnych państw, a nawet wiele regulacji prawnych było ustanawianych przez same narodowe przedsiębiorstwa kolejowe. W związku z zamiarem otwarcia europejskiej sieci kolejowej taki stan prawny stałby się przeszkodą w rozwoju rynku kolejowego. Komisja Europejska zaproponowała stopniową harmonizację i rozwój wspólnych zasad w tej dziedzinie, z uwzględnieniem obecnych różnic pomiędzy państwami członkowskimi. Służyć temu ma opracowanie następujących aktów normatywnych, zaproponowanych do wprowadzenia w nowej wersji Dyrektywy 2001/14 (COM 2002/25):

- CSM (common safety methods), wspólne metody zapewnienia bezpieczeństwa;
- CST (common safety targets), wspólne cele bezpieczeństwa;
- CSI (common safety indication), wspólne wskaźniki bezpieczeństwa.

Wskaźniki bezpieczeństwa CSI umożliwią śledzenie jego stanu w państwach członkowskich i na terenie całej UE. Przedsiębiorstwa kolejowe i zarządy infrastruktury będą zobowiązane do składania raportów rocznych swoim narodowym organom do spraw bezpieczeństwa ruchu kolejowego, a te z kolei przekazywać je do Europejskiej Agencji Kolejowej.

Dyrektywa o bezpieczeństwie ruchu jest w nowej, proponowanej wersji aktem spójnym i zgodnym z dyrektywami o interoperacyjności kolei. Wprowadzenie na sieć kolejową większej liczby operatorów wymaga jasnych i przejrzystych regulacji prawnych dotyczących odpowiedzialności poszczególnych podmiotów procesu przewozowego. Ich brak może powodować chaos organizacyjny, a w efekcie zagrożenie bezpieczeństwa ruchu.

Komisja Europejska przyjęła także 23.10.2002 r. decyzję o poprawce do Dyrektywy 2001/14 o terminach zmian w rozkładach jazdy. I tak zmiany rozkładu jazdy pociągów na terenie Unii Europejskiej będą odbywały się o północy w drugą sobotę każdego grudnia, z możliwością dokonywania zmian, zwłaszcza w ruchu regionalnym w drugą sobotę czerwca. Decyzja obowiązuje od 2003 r., z wyjątkiem dla Wielkiej Brytanii. Ze względu na specyfikę ustalania rozkładów w tym kraju, Decyzja Komisji Europejskiej będzie obowiązywać tam od grudnia 2004 r.

### Dyrektywy o interoperacyjności

Kolejną grupą dyrektyw są dyrektywy o interoperacyjności kolei. Ze względu na historyczne uwarunkowania, sieci kolejowe poszczególnych państw różnią się pomiędzy sobą pod względem technicznym i organizacyjnym. Utrudnia to oczywiście rozwój rynku międzynarodowych przewozów kolejowych. Ujednoczenie sieci kolejowych poszczególnych państw według jednego standardu europejskiego nie jest łatwe i wymaga dużych nakładów finansowych. Ich ponoszenie jest usprawiedliwione w przypadkach nowych inwestycji lub modernizacji obecnej infrastruktury czy taboru. Taki jest też cel wydanych dyrektyw o interoperacyjności kolei dużych prędkości (96/48) i konwencjonalnych (2001/16). Dyrektywy te podają wytyczne do osiągnięcia ujednoczenia standardów technicznych i zasad ich wdrażania. Aktami wykonawczymi tych dyrektyw są tzw. specyfikacje techniczne interoperacyjności (TSI – Technical Specification of Interoperability), które dotyczą kluczowych parametrów elementów systemu kolejowego i są załącznikami do Decyzji Komisji Europejskiej. Dotyczy to warunków projektowania, budowy, uruchomienia, modernizacji, odnawiania, eksploatacji i utrzymania części tego systemu oddawanych do eksploatacji po dacie wejścia w życie tych dyrektyw. Wymaga to zdefiniowania pewnego minimalnego poziomu harmonizacji technicznej tych systemów i jego części składowych.

Specyfikacje TSI w szczególności będą:

- ustalać zasadnicze wymagania dla każdego podsystemu, którego dotyczą i obszarów (punktów) wzajemnego oddziaływania z innymi podsystemami;
- określać elementy składowe interoperacyjności i obszary (punkty) wzajemnego oddziaływania, które muszą być objęte specyfikacjami europejskimi, w tym normami europejskimi koniecznymi do osiągnięcia interoperacyjności;
- wyznaczać procedury do oceny zgodności lub nadawania do stosowania elementów systemu;
- wskazywać strategię wdrożenia specyfikacji TSI.

Wdrażanie tych dyrektyw nie jest łatwe i w optymistycznych prognozach zakłada się, że szeroka harmonizacja techniczna kolei europejskich nastąpi dopiero w najbliższych dziesięcioleciach w miarę zakupu i modernizacji obecnego taboru i realizacji inwestycji modernizacyjnych w infrastrukturze.

Dotychczas zostały opracowane i przyjęte Decyzjami 2002/730–735 Komisji Europejskiej specyfikacje dla kolei dużych. Specyfikacje dla kolei konwencjonalnych są dopiero opracowywane, a ich pierwszy pakiet dla ruchu towarowego zostanie przyjęty w 2004 r. Zakończenie całości prac jest zaplanowane na 2006 r.

W zakresie dyrektyw o interoperacyjności – 48/96 dla kolei dużych prędkości i 16/2001 dla kolei konwencjonalnych – Komisja Europejska w ramach tzw. II pakietu zaproponowała tylko zmiany formalne, wynikające z konieczności zachowania spójności pomiędzy nimi a proponowanymi jednocześnie zmianami w Dyrektywie 14/2001 o bezpieczeństwie oraz projektem rozporządzenia o powołaniu Europejskiej Agencji Kolejowej.

Jedną z ważniejszych propozycji jest przeniesienie zleceń na wykonanie i rozwój specyfikacji technicznych interoperacyjności na Europejską Agencję Kolejową, która będzie je przekazywać Wspólnemu Organowi Przedstawicielskiemu, którym jest AEIF (Europejskie Stowarzyszenie dla Interoperacyjności), obecnie prowadzącemu te prace. Zgodnie z nową dyrektywą konsultacje społeczne związane z wdrożeniem specyfikacji TSI będzie prowadzić Europejska Agencja Kolejowa.

### Projekt Europejskiej Agencji Kolejowej

Powołanie takiej agencji było już rozważane w 1996 r., a ponowne studium zamówione przez Komisję Europejską potwierdziło zasadność tej koncepcji. Komisja stwierdziła bowiem, że bieżące zadania techniczno-organizacyjne nie są przedmiotem jej działalności i mogą być przeniesione na nowy organ wykonawczy polityki transportowej Unii.

Głównym zadaniem nowej agencji będzie współdziałanie, w sprawach technicznych, we wdrażaniu ustawodawstwa Unii, zmierzającego do zwiększenia poziomu interoperacyjności i bezpieczeństwa systemów kolejowych. Nowa agencja będzie mogła wydawać następujące akty prawne:

- zalecenia dla Komisji Europejskiej w zakresie określonym w rozporządzeniu;
  - opinie wydawane dla Komisji oraz innych zainteresowanych władz w państwach członkowskich.
- Agencja będzie też odpowiedzialna za prowadzenie publicznego rejestru dokumentów:
- licencji wydawanych przez przewoźników kolejowych;
  - certyfikatów bezpieczeństwa;
  - raportów pokontrolnych;
  - uregulowań narodowych przekazywanych z państw członkowskich.
  - taboru kolejowego;
  - dokumentów dotyczących interoperacyjności.

Agencja będzie zatrudniać około 100 osób i dysponować własnym budżetem na cele statutowe.

### Regulacje prawne UE

#### a umowy międzynarodowe z państwami trzecimi

Dotychczas problematyka interoperacyjności w zakresie ruchu międzynarodowego regulowana była w Europie porozumieniami międzyrządowymi w ramach Międzynarodowej Organizacji do spraw Międzynarodowych Przewozów Kolejowych (OTIF).

Członkami OTIF są wszystkie państwa członkowskie UE, wszystkie kraje kandydackie posiadające sieci kolejowe i niektóre państwa Afryki i Azji (łącznie 40 państw).

Instrumentem prawnym regulującym zasady współpracy jest Konwencja w sprawie międzynarodowych przewozów kolejowych (COTIF), podpisana w Bernie 9 maja 1980 r. i uzupełniona Protokołem Wileńskim, podpisanym w Wilnie 3 czerwca 1999 r., który jest obecnie w fazie ratyfikacji przez jego sygnatariuszy. Protokół ten wejdzie w życie prawdopodobnie nie wcześniej niż 2004 r.

Żadne państwo członkowskie UE nie ratyfikowało jeszcze tego protokołu, gdyż leży to w kompetencji organów unij-

nych. Artykuł 38 tego Protokołu stwierdza, że do Konwencji mogą przystępować regionalne wspólnoty ekonomiczne, którym jest Unia Europejska.

W związku z tym Komisja Europejska przygotowała zalecenie do Decyzji Rady Europejskiej, upoważniającej Komisję do negocjowania warunków wejścia Unii do konwencji COTIF z 9 maja 1980 r., zgodnie z poprawką wprowadzoną na mocy Protokołu Wileńskiego z 3 czerwca 1999 r. Celem negocjacji jest umożliwienie Unii Europejskiej przystąpienie do COIF w możliwie krótkim czasie.

W trakcie negocjacji Komisja powinna:

- zapewnić, aby w obszarach, gdzie kompetencje leżą po stronie UE, dysponowała ona liczbą głosów należną wszystkim państwom członkowskim;
- zadeklarować, że UE nie będzie stosowała załączników F (APTU – jednolitych zasad zatwierdzania specyfikacji technicznych i przyjmowania jednolitych zaleceń technicznych w zakresie urządzeń kolejowych użytkowanych w transporcie międzynarodowym) i G (ATMF – jednolite zasady dotyczące dopuszczeń technicznych dla urządzeń kolejowych użytkowanych w transporcie międzynarodowym) w zakresie już objętym prawodawstwem Unii;
- zaznaczyć, że UE zastrzega sobie prawo do zadeklarowania w dowolnym czasie, że nie będzie stosowała niektórych postanowień zawartych w innych załącznikach;
- zaznaczyć, że zapis w Konwencji według którego zobowiązania państw członkowskich Unii Europejskiej mają priorytet przed zobowiązaniami narzuconymi przez COTIF, dotyczyć będzie również Unii Europejskiej jako sygnatariusza COTIF.

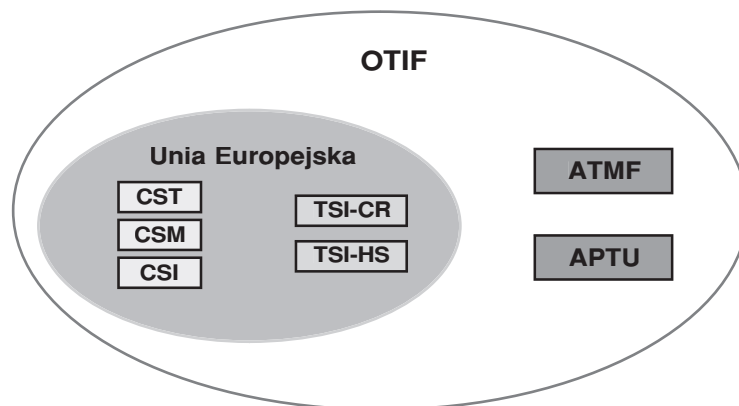
### Od Dyrektywy 91/440 do projektu COM 2002/21

Utworzenie zintegrowanego rynku przewozów towarowych jest głównym celem polityki transportowej UE. Zdaniem Komisji Europejskiej możliwość wejścia na rynek przewozów towarowych nowych podmiotów powinna prowadzić do powstania bardziej efektywnego i konkurencyjnego transportu oraz przyciągnąć nowy kapitał i nowe firmy, stymulować rozwój nowych usług odpowiadających wymaganiom klientów.

W przypadku transportu kolejowego zastosowanie zasady swobodnego świadczenia usług oznacza prawo dostępu dla zainteresowanych przedsiębiorstw kolejowych do sieci kolei UE. Pierwszym krokiem w tym kierunku była Dyrektywa 91/440, ustanawiając prawo dostępu do sieci przedsiębiorstw kolejowym oferującym międzynarodowy transport kombinowany. Dyrektywa 2001/12 rozszerzyło to prawo na wszystkie rodzaje transportu międzynarodowego, ale ograniczając je do wyznaczonej transeuropejskiej sieci transportowej na okres przejściowy do 2008 r.

Komisja Europejska proponuje dalsze poszerzenie prawa dostępu do sieci kolejowej. Motywuje to tym, że według niej:

- liberalizacja dostępu do rynków krajowych i międzynarodowych jest konieczna, aby operatorzy mogli zaoferować kompleksowe usługi logistyczne;
- konkurencja będzie zachętą do polepszania jakości usług;



Rys. 1. Przygotowywane akty normalizacyjne na obszarze UE i OTIF

*TSI-CR – specyfikacje techniczne dla interoperacyjności kolei konwencjonalnych, TSI-HS – specyfikacje techniczne dla interoperacyjności kolei dużych prędkości, CSM – wspólne metody zapewnienia bezpieczeństwa, CST – wspólne cele bezpieczeństwa, CSI – wspólne wskaźniki bezpieczeństwa, APTU – jednolite zasady zatwierdzania specyfikacji technicznych i przyjmowania jednolitych zaleceń technicznych w zakresie urządzeń kolejowych użytkowanych w transporcie międzynarodowym, ATMF – jednolite zasady dotyczące dopuszczeń technicznych dla urządzeń kolejowych*

Źr. COM 2001/544

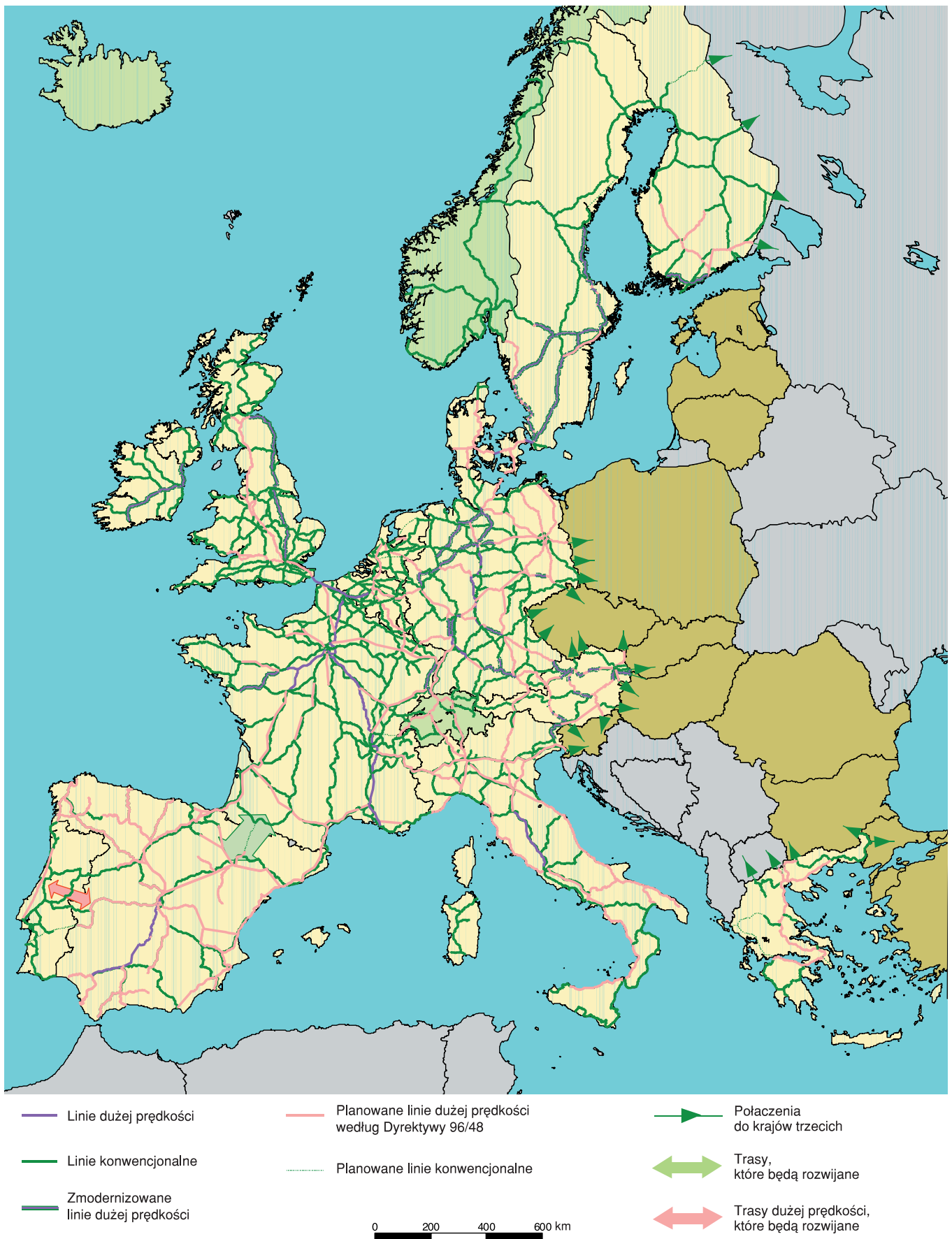
- otwarcie rynków krajowych będzie stymulować powstawanie operatorów dla krótkich linii lokalnych i zachęcać do polepszania obsługi przewozów dowozowych, co wpłynie na rozwój przewozów całowagonowych;
- możliwość kabotażu zwiększy efektywność wykorzystania wagonów poprzez zmniejszenie liczby pustych przebiegów

Dla realizacji tych celów Komisja proponuje, aby wszystkie przedsiębiorstwa kolejowe, które zostały założone i posiadają licencje Unii Europejskiej, otrzymały dostęp do narodowych i międzynarodowych sieci transportu towarowego od dnia wdrożenia znowelizowanej Dyrektywy 12/2001. Konceptcja ograniczania dostępu międzynarodowych usług przewozów towarowych do transeuropejskiej sieci transportu towarowego (TERFN), jako rozwiązanie przejściowe będzie anulowana najpóźniej do 2008 r.

### Finansowanie transportu kolejowego

Zasady finansowania transportu kolejowego są uregulowane obecnie dwoma rozporządzeniami: rozporządzeniem 1191/69 i rozporządzeniem 1107/70 z ich z późniejszymi zmianami. W rozporządzeniach tych określone są zasady zlecania usług transportowych i zawierania umów na prowadzenie publicznych przewozów pasażerskich transportem kolejowym, drogowym i wodnym śródlądowym oraz zasady kompensacji kosztów dla świadczenia usług publicznych.

Rozwój rynku usług transportowych w Europie oraz konieczność dalszego stymulowania jego rozwoju i podniesienia jego efektywności ekonomicznej skłoniła Komisję Europejską do daleko idącej nowelizacji tych rozporządzeń. Pierwsza propozycja nowego rozporządzenia została przedstawiona przez Komisję we wrześniu 2000 r. (COM 2000/07). Po szerokiej konsultacji w listopadzie 2001 r. Parlament Europejski przyjął w pierwszym czytaniu wiele poprawek do propozycji rozporządzenia i przesłał je do Komisji celem



Rys. 2. Sieć europejska TERFN

ustosunkowania się. Obecna druga propozycja rozporządzenia (COM 2002/107) zawiera stanowisko Komisji Europejskiej do poprawek Parlamentu.

Celem rozwiązań prawnych zaproponowanych w rozporządzeniu jest stymulowanie transportu publicznego w kierunku poprawy jego oferty i efektywności ekonomicznej przez wprowadzenie kontrolowanej konkurencji. Z doświadczeń wynika, że kontrolowana konkurencja umożliwia lepsze dostosowanie się do wymagań klienta i niższe koszty transportu publicznego. Komisja podkreśla we wstępie do obecnej propozycji, że w miastach i regionach, w których zastosowano kontrolowaną konkurencję, zanotowano największy wzrost przewozów i uzyskano także najlepsze wyniki ekonomiczne. W nowej propozycji rozporządzenia ujęte zostały wszystkie rodzaje transportu od miejskiego do kolejowego, bez ograniczeń kategorii pociągów. W krajach UE istnieje tendencja do równego traktowania wszystkich środków transportu publicznego zarówno w zakresie dostępu do subwencji, jak i w egzekwowaniu jakości usług. Jednolitość rozwiązań prawnych ułatwia władzom regionalnym prowadzenie spójnej polityki transportowej i optymalnej alokacji funduszy publicznych na finansowanie zadań w transporcie publicznym.

Przewiduje się, że nowe rozporządzenie zostanie przyjęte po konsultacjach w 2003 r., a obowiązywać będzie od 2004 r.

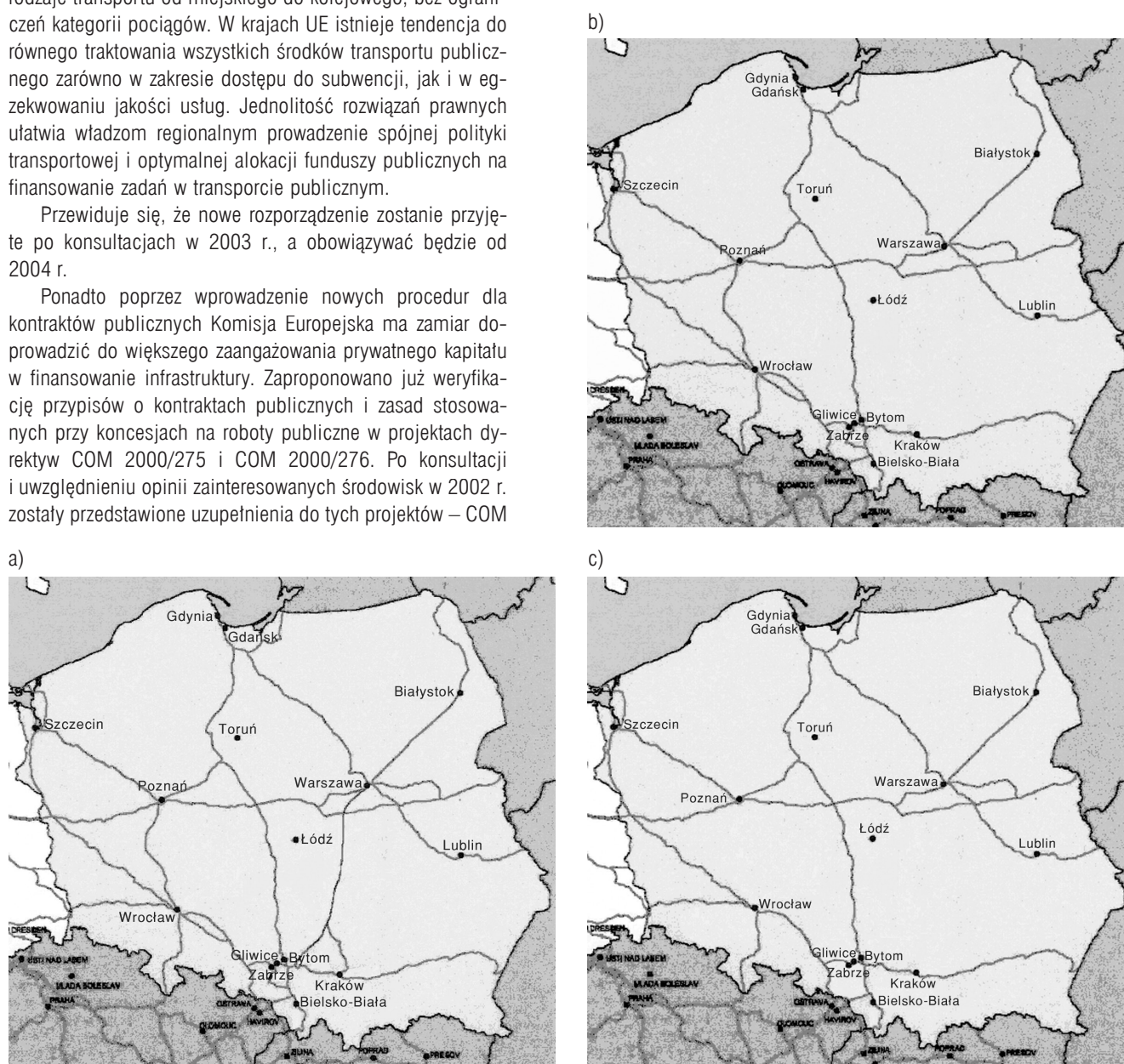
Ponadto poprzez wprowadzenie nowych procedur dla kontraktów publicznych Komisja Europejska ma zamiar doprowadzić do większego zaangażowania prywatnego kapitału w finansowanie infrastruktury. Zaproponowano już weryfikację przepisów o kontraktach publicznych i zasad stosowanych przy koncesjach na roboty publiczne w projektach dyrektyw COM 2000/275 i COM 2000/276. Po konsultacji i uwzględnieniu opinii zainteresowanych środowisk w 2002 r. zostały przedstawione uzupełnienia do tych projektów – COM

2002/236 i COM 2002/235. Nowe dyrektywy zastąpią dotychczas obowiązujące dyrektywy 92/50, 93/36, 93/37, 93/38 z ich późniejszymi zmianami.

Powinno to zaowocować włączeniem się prywatnego sektora na możliwie najwcześniejszym etapie planowania projektów oraz większą pewnością co do sposobu, w jaki są one organizowane.

### Regulacje dla rozwoju transeuropejskiej sieci kolejowej

Wytyczne dla rozwoju transeuropejskiej sieci kolejowej są zawarte w Decyzji 1692/96. W 2001 r. została przedstawiona przez Komisję Europejską propozycja Decyzji COM 2001/544 nowelizującej dotychczasowe regulacje z 1996 r. Pro-



Rys. 3. Propozycje polskie do sieci TERFN

a) transport pasażerski, b) transport towarowy, c) transport intermodalny

Źr. M. Łukasiak: Kierunki rozwoju transportu kolejowego w Polsce. Sympozjum „Modernizacja Centralnej Magistrali Kolejowej”. Spata, 7–8.11.2002 r.

pozycja ich uzupełnienia wynika ze zmiany polityki transportowej Unii oraz z perspektywy poszerzenia Unii o nowe państwa. Wytyczne dotyczą nie tylko rozwoju samej sieci kolejowej, lecz także jej powiązań intermodalnych z innymi gałęziami transportu.

Zasady przyznawania pomocy finansowej na rozwój finansowej transeuropejskiej sieci kolejowej są określone w Rozporządzeniu 2236/95. W marcu 2002 r. Komisja Europejska zaproponowała nowelizację tego rozporządzenia (COM 2002/134). Określa ona zasady przyznawania pomocy finansowej z budżetu unijnego na realizację tych projektów w wysokości do 10% jego wartości, a przypadku ważnych projektów, mających usuwać tzw. wąskie gardła nawet do 20%.

Polska zgłosiła swoje propozycje układu linii kolejowych TERFN o łącznej długości około 5500 km.

### Regulacje dla transportu intermodalnego i przewozu ładunków niebezpiecznych

Zasady organizacji transportu intermodalnego pomiędzy krajami członkowskimi są uregulowane Dyrektywą 92/106. Warunki wsparcia finansowego innowacyjnych projektów dla jego rozwoju reguluje Rozporządzenie 2196/98. W lutym 2002 r. został opublikowany projekt rozporządzenia (COM 2002/54) określający warunki pomocy z budżetu unijnego na poprawę efektywności transportu towarowego. Zaproponowany został w nim program o nazwie Marco Polo, który będzie kontynuacją programu pomocowego PACT, realizowanego w latach 1997–2001 z bardzo dobrym skutkiem.

Program Marco Polo będzie ukierunkowany na wszystkie propozycje przeniesienia przewozu towarów z transportu drogowego na inne bardziej ekologiczne gałęzie transportu, ze szczególnym uwzględnieniem morskiej żeglugi lokalnej. Roczny budżet wynosiłby około 30 mln euro.

Ustalone zostały trzy podstawowe cele tego wsparcia.

- Środki wsparcia na projekty proponowane przez podmioty występujące na rynku logistyki, z położeniem szczególnego nacisku na rozpoczęcie świadczenia nowych usług transportowych, które będą efektywne w dłuższym okresie i będą prowadzić do znacznego przeniesienia ładunków z transportu drogowego na inne gałęzie transportu bez konieczności innowacji technicznych. Pomoc będzie ograniczona do fazy uruchomienia świadczenia takich usług.
- Poprawa funkcjonowania całego łańcucha intermodalnego.
- Skoncentrowane uwagi na innowacjach we współpracy i upowszechnieniu najlepszych doświadczeń w tym sektorze.

Przewóz ładunków niebezpiecznych uregulowany jest Dyrektywą 96/35 o zawodzie i kwalifikacjach doradców w zakresie przewozu ładunków niebezpiecznych w transporcie drogowym, kolejowym i wodnym śródlądowym oraz Dyrektywą 96/49 o regulacjach prawnych przewozu ładunków niebez-

piecznych w krajach UE. Dyrektywy te były trzykrotnie nowelizowane.

### Rozporządzenie o projekcie nawigacji satelitarnej Galileo

Po kilku latach dyskusji, 26 marca 2002 r., Rada Europejska podjęła decyzję o budowie europejskiego systemu nawigacji satelitarnej, nazwanego Galileo. Zasady tego przedsięwzięcia reguluje Rozporządzenie 876/2002. Będzie to system wykorzystujący najnowocześniejsze technologie, który przyczyni się w znacznym stopniu do rozwoju nowych metod zarządzania i organizacji transportu. Nowy system łamie dotychczasowy monopol systemu GPS armii amerykańskiej. Pomimo że amerykański GPS jest powszechnie dostępny, to jego użytkowanie odbywać się może z narzuconymi ograniczeniami technicznymi.

Budowa systemu Galileo będzie trwać 4 lata także z udziałem kapitału prywatnego. Do jego realizacji zostało utworzone przedsiębiorstwo – Galileo Joint Undertaking z siedzibą w Brukseli. Jego założycielami jest Unia Europejska – reprezentowana przez Komisję Europejską – i Europejska Agencja Kosmiczna.

### W drodze do wspólnego europejskiego rynku kolejowego

Przedstawione w artykule przyjęte – lub znajdujące się w fazie przygotowania – regulacje prawne mają na celu utworzenie wspólnego europejskiego rynku kolejowego.

Będzie opierał się on na następujących, fundamentalnych zasadach.

1. Odpowiedzialność za utrzymanie i rozwój infrastruktury kolejowej przejmą w pełni państwa członkowskie. Mając w swojej gestii także odpowiedzialność za infrastrukturę dla innych gałęzi transportu, państwa członkowskie otrzymają potężne instrumenty dla właściwej, z ekonomicznego i społecznego punktu widzenia, regulacji rynku i doprowadzenia do właściwego jego podziału na poszczególne środki transportu w ramach wspólnej unijnej polityki transportowej. Przedsiębiorstwa kolejowe będą mogły korzystać z infrastruktury kolejowej po uzyskaniu licencji za opłatą. W przyszłości opłaty te zostaną zharmonizowane na terenie UE, a opłaty bezpośrednie i pośrednie za użytkowanie infrastruktury drogowej stopniowo urealniane poprzez ich podnoszenie. Część opłat z transportu drogowego będzie wykorzystywana na inwestycje alternatywne, bardziej ekologiczne środki transportu.
2. Stworzony zostanie wolny rynek dla przewozów towarowych krajowych i międzynarodowych.
3. W sektorze przewozów pasażerskich podział rynku będzie odbywać się w drodze kontraktów publicznych, organizowanych przez organa samorządowe lub administracji regionalnej bądź centralnej. Zamawiający ma prawny obowiązek

Tablica 1

### Koleje w Unii Europejskiej – udziały w rynku przewozowym

	1970		Obecnie		Plan 2020
Przewozy pasażerskie – udział w rynku	10%	217 mld pas.-km	6%	290 mld pas.-km	10%
Przewozy towarowe – udział w rynku	21%	283 mld t-km	8%	(ładowy 13% 241 mld t-km)	15% (ładowy 26%)

## Najważniejsze akty prawne w zakresie regulacji transportu kolejowego

Akt prawny	Zakres	Uwagi
Dyrektywa 2001/12 z 26.02.2001 r.	Dotyczy zasad zarządzania i dostępu do infrastruktury kolejowej i pomocy finansowej dla kolei	Zmieniająca Dyrektywę 91/440 <b>Nowa propozycja – Dyrektywa COM 2002/21</b>
Dyrektywa 2001/13 z 26.02.2001 r.	Dotyczy koncesjonowania przewoźników kolejowych	Zmieniająca Dyrektywę 95/18
Dyrektywa 2001/14 z 26.02.2001 r.	Dotyczy alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej oraz świadectw bezpieczeństwa	Zmieniająca Dyrektywę 95/19 <b>Nowa propozycja – Dyrektywa COM 2002/25</b>
Dyrektywa 96/48 z 23.07.1996 r.	Dotyczy interoperacyjności ogólnoeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości	<b>Nowa propozycja – Dyrektywa COM 2002/22</b>
Decyzja 260/2001 z 21.03.2001 r.	Dotyczy podstawowych parametrów europejskiego systemu sterowania ERTMS	
Zalecenie 290/2001 z 21.03.2001 r.	Dotyczy podstawowych parametrów transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości	
Decyzje 730-735/2002 z 30.05.2002 r.	Dotyczy specyfikacji technicznych interoperacyjności kolei dużych prędkości	
Dyrektywa 2001/16 z 19.03.2001 r.	Dotyczy warunków interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnej	<b>Nowa propozycja – Dyrektywa COM 2002/22</b>
Rozporządzenie 1191/69 z 26.06.1969 r.	W sprawie działań państw członkowskich dotyczących obowiązków związanych z pojęciem służby publicznej w transporcie kolejowym, drogowym i żegludze śródlądowej	<b>Nowa propozycja – Rozporządzenie COM 107/2002</b>
Rozporządzenie 1107/70 z 4.06.1970 r.	W sprawie przyznawania pomocy dla transportu kolejowego, drogowego i żegludgi śródlądowej, zawiera przepisy dotyczące wypłaty, zwrotów za realizację obowiązków wynikających ze świadczenia usług publicznych.	<b>Nowa propozycja – Rozporządzenie COM 107/2002</b>
Dyrektywy 92/50, 93/36, 93/37, 93/38	O kontraktach publicznych i zasadach stosowanych przy koncesjach na roboty publiczne	<b>Nowe propozycje COM 2000/275 i COM 2000/276. Po konsultacji i uwzględnieniu opinii zainteresowanych środowisk w br. zostały przedstawione uzupełnienia do tych projektów – COM 2002/236 i COM 2002/235</b>
Dyrektywa 1192/69	O wspólnych standardach rachunkowości w przedsiębiorstwach kolejowych	
Decyzja 1692/96 z 23.07.1996 r.	Zawiera wytyczne dla rozwoju transeuropejskiej sieci kolejowej	<b>Nowa propozycja – Decyzja COM 2001/544</b>
Rozporządzenie 2236/95 z 19.09.1995 r.	Określa zasady przyznawania pomocy finansowej na rozwój finansowej transeuropejskiej sieci kolejowej	<b>Nowa propozycja – Rozporządzenie COM 2002/136</b>
Dyrektywa 92/106 z 7.12.1992 r.	Określa zasady organizacji transportu intermodalnego pomiędzy krajami członkowskimi	
Rozporządzenie 2196/98 z 1.10.1998 r.	Określa zasady wsparcia finansowego innowacyjnych projektów dla jego rozwoju	<b>Nowa propozycja – Rozporządzenie COM 2002/54</b>
Rozporządzenie 876/2002 z 21.05.2002 r.	Reguluje przedsięwzięcia w zakresie nawigacji satelitarnej GALILEO	
<b>Propozycja</b> Rozporządzenia COM 2002/23 z 23.01.2002 r.	Dotyczy powołania Europejskiej Agencji Kolejowej	
<b>Propozycja</b> Zalecenia COM 2002/24 z 23.01.2002 r.	O przystąpieniu UE do porozumienia o międzynarodowym ruchu kolejowym COTIF wraz z aneksem zawierającym wytyczne do negocjacji	

pełnej kompensacji dla przedsiębiorstw strat powstałych w wyniku zastosowania narzuconych taryf przewozowych i ulg ustawowych dla pasażerów.

**4.** Zachowanie równowagi na tych rynkach będzie możliwe w wyniku opracowania kart jakości przewozów towarowych i kart praw pasażera.

**5.** Narzędziem do realizacji europejskiej polityki transportowej i jej koordynatorem w dziedzinie kolejnictwa będzie Europejska Agencja Kolejowa.



## Literatura

[1] Komunikat Komisji dla Rady Unii Europejskiej i Parlamentu Europejskiego – *W stronę zintegrowanego europejskiego obszaru kolejowego*. COM 2002/21 z 23.01.2002 r.

[2] Biała Księga Europejska polityka transportowa 2010: czas na podjęcie decyzji. COM 2001/370 z 12.09.2001 r.

[3] Znowelizowana propozycja Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady Europy w sprawie zlecenia usług transportowych i zawierania umów na prowadzenie publicznych przewozów pasażerskich transportem kolejowym, drogowym i wodnym śródlądowym w Państwach Członkowskich Unii Europejskiej. Bruksela, 21.2.2002, COM (2002) 107.

[3] Raczyński J.: *Polityka transportowa Unii Europejskiej* (1). Technika Transportu Szynowego 7-8/2002.

[4] Raczyński J.: *Koleje wschodniej Europy przed integracją z Unią Europejską*. Technika Transportu Szynowego 11-12/2002.

[5] Raczyński J.: *Koleje w prawodawstwie Unii Europejskiej - instytucje i akty prawne*. Technika Transportu Szynowego 5-6/2002.

[6] Żurkowski A.: *Konkurencja w transporcie publicznym. Projekt nowego rozporządzenia Unii Europejskiej*. Część I – Technika Transportu Szynowego 12/2000, część II – Technika Transportu Szynowego 12/2000.

[7] Rabsztyn M., Raczyński J.: *Nowy projekt rozporządzenia o transporcie publicznym w UE*. Technika Transportu Szynowego 9/2002.

[8] Unkelbach W.: *Galileo – europejski system nawigacji satelitarnej*. Technika Transportu Szynowego 9/2002.