

Magdalena Ożóg, Sabina Puławska

# Transport w Traktacie lizbońskim

**Traktat lizboński wszedł w życie 1 grudnia 2009 r. Tym samym zakończyły się kilkuletnie dyskusje na temat spraw instytucjonalnych w Unii Europejskiej. Traktat lizboński zmienia dwa najważniejsze traktaty UE: Traktat o Unii Europejskiej i Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską. Ten ostatni zostanie przemianowany na „Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej”. Do traktatu zostaną dołączone różne protokoły i deklaracje.**

W współczesnym, objętym globalizacją i ulegającym ciągłym zmianom świecie Unia musi stawiać czoła nowym wyzwaniom. Europa XXI w. musi zmierzyć się z problemami związanymi z takimi kwestiami, jak globalizacja gospodarki, rozwój demograficzny, zmiany klimatu, zapewnienie źródeł energii czy też nie-spotykane dotychczas zagrożenia dla bezpieczeństwa. Państwa członkowskie nie są w stanie samodzielnie sprostać wszystkim tym nowym wyzwaniom – wyzwaniom, które nie znają granic. To właśnie ma na celu Traktat lizboński. Uwzględniając zmiany polityczne, gospodarcze i społeczne, a także mając na uwadze oczekiwania Europejczyków, szefowie państw i rządów osiągnęli porozumienie w sprawie nowych zasad decydujących o zakresie działalności Unii w przyszłości oraz formach, jakie działalność ta może przybierać. Ponadto Traktat lizboński zmienia aktualne traktaty UE i WE, ale ich nie zastępuje. Wyposaży on Unię w ramy prawne oraz instrumenty potrzebne do sprostania przyszłym wyzwaniom i spełnienia oczekiwań społeczeństwa.

Traktat lizboński jest owocem negocjacji państw członkowskich. Traktat musiał zostać ratyfikowany przez każde z 27 państw członkowskich. Procedura ratyfikacji zależała od systemu konstytucyjnego danego kraju.



Rys. 1. Kraje europejskie, w którym Traktat Lizboński ratyfikowano

Źródło: strona internetowa Komisji Europejskiej

13 grudnia 2007 r. przywódcy państw UE podpisali Traktat lizboński i tym samym zakończyli kilkuletnie dyskusje na temat spraw instytucjonalnych – traktat wszedł w życie 1 grudnia 2009 r., zgodnie z artykułem 6.

## Parlament Europejski i Traktat lizboński

Każdy nowy traktat UE zwiększał władzę ustawodawczą Parlamentu Europejskiego. Dzięki Traktatowi lizbońskiemu Parlament Europejski otrzymuje większe niż kiedykolwiek wcześniej uprawnienia w kształtowaniu Europy. Dzięki pełnej władzy ustawodawczej, rozciągającej się na ponad czterdzieści nowych obszarów, Parlament staje się rzeczywiście równoprawnym prawodawcą z Radą Unii Europejskiej, reprezentującą rządy państw członkowskich.

Większa władza oznacza większą odpowiedzialność. Przy zwiększonych kompetencjach legislacyjnych, decyzje Parlamentu bardziej niż kiedykolwiek będą miały bezpośredni wpływ na codzienne życie obywateli Europy. Parlament, jako jedyna bezpośrednio wybierana instytucja UE będzie dysponował nowymi sposobami rozliczania działalności instytucji UE przed jej obywatelami. Parlament Europejski zyskuje większą rolę w tworzeniu budżetu. Zniesione zostaje dawne rozróżnienie między wydatkami „obowiązkowymi” i „nieobowiązkowymi”. Parlament będzie podejmował decyzję w sprawie całego budżetu Unii Europejskiej wraz z Radą.

Parlamentarzyści będą odgrywali nową rolę w stosunkach z innymi instytucjami UE. Od teraz, wyniki wyborów do Parlamentu Europejskiego będą bezpośrednio związane z wyborem kandydata na przewodniczącego Komisji Europejskiej. Parlamentarzyści będą także musieli wyrazić zgodę na cały zakres umów międzynarodowych wynegocjowanych przez UE w dziedzinach takich jak handel międzynarodowy. Cała Komisja, w tym wysoki przedstawiciel Unii do spraw zagranicznych i polityki bezpieczeństwa, potrzebuje zgody Parlamentu by rozpocząć urzędowanie.

Traktat lizboński daje Parlamentowi również nowe prawo do proponowania zmian traktatowych.

## Transport w Traktacie lizbońskim

### Polityka transportowa

Traktat lizboński zmienia dwa najważniejsze traktaty Unii Europejskiej: Traktat o Unii Europejskiej i traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską. Ten ostatni zostanie przemianowany na *Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej*, w którym została poruszona kwestia transportu (Tytuł VI, *Transport*, artykuły 90–100). W artykułach tych określono ramy wspólnej polityki transportowej i ogólnych zasad funkcjonowania rynku transportowego (tab.1).

### Reguły konkurencji

Polityka konkurencji stanowi jeden z najistotniejszych obszarów aktywności Unii Europejskiej. W Traktacie o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, jako ogólną zasadę przyjęto zakaz stosowania przez przedsiębiorstwa takich praktyk, które mogłyby zapobiegać, ograniczać bądź zakłócać konkurencję wewnątrz wspólnego rynku.

## Artykuły poruszające kwestię transportu według Traktatu Lizbońskiego Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej – Tytuł VI, Transport, Artykuły 90–100

Nr	Opis
90	Transport jest realizowany w ramach wspólnej polityki transportowej
91	Parlament Europejski i Rada ustanawiają wspólne reguły dla transportu międzynarodowego, warunki dostępu przewoźników, środki pozwalające polepszyć bezpieczeństwo transportu, wszelkie inne przepisy
92	Do czasu przyjęcia środków z art. 91, żadne państwo członkowskie wobec innych państw członkowskich nie może, bez przyjęcia jednomyślnie przez Radę środka przynajmniej odstępstwo, wydać mniej korzystnych, w porównaniu z przewoźnikami krajowymi, różnych przepisów regulujących tę materię
93	Pomoc, która odpowiada potrzebom koordynacji transportu lub stanowi zwrot za wykonanie pewnych świadczeń nierozdzielnie związanych z pojęciem usługi publicznej jest zgodna z Traktatem
94	Każdy środek w dziedzinie stawek i warunków transportu podjęty w ramach traktatów powinien uwzględniać sytuację gospodarczą przewoźników
95	Dotyczy dyskryminacji polegającej na stosowaniu przez przewoźników względem tych samych towarów na tych samych połączeniach przewozowych różnych stawek i warunków transportu ze względu na kraj pochodzenia lub przeznaczenia produktów przewożonych
96	Dotyczy stosowania stawek i warunków zawierających jakiegokolwiek element wsparcia lub ochrony jednego lub kilku przedsiębiorstw bądź poszczególnych gałęzi przemysłu
97	Dotyczy opłat i należności pobieranych przez przewoźnika w związku z przekraczaniem granic
98	Postanowienia nie stanowią przeszkody w stosowaniu środków podjętych przez Republikę Federalną Niemiec
99	Komitet doradczy, złożony z ekspertów wyznaczonych przez rządy państw członkowskich, jest ustanowiony przy Komisji. Komisja konsultuje z nim kwestie transportu zawsze, gdy uzna to za pożądane
100	Postanowienia mają zastosowanie tylko do transportu kolejowego, drogowego i śródlądowego

Źródło: opracowanie własne

Ponadto przewiduje on, że niezgodne ze wspólnym rynkiem i zakazane jest także nadużywanie przez jedno lub większą liczbę przedsiębiorstw pozycji dominującej na wspólnym rynku lub na znacznej jego części, w zakresie, w jakim może wpływać na handel między państwami członkowskimi.

Kwestie konkurencji i pomocy publicznej zostały poruszone w Traktacie o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, Tytuł VII, *Wspólne reguły w dziedzinie konkurencji, podatków i zbliżenia ustawodawstw*, rozdział 1 *Reguły konkurencji* (sekcja 1 i 2). Zestawienie tych artykułów podano w tabeli 2.

Praktyczna implementacja reguł konkurencji dla sektora transportu kolejowego, drogowego i żeglugi śródlądowej została określona w rozporządzeniu 169/2009, przyjętym w lutym 2009 r. [1, 2]. Treść rozporządzenia odnosi się do reguł konkurencji wynikających zarówno z *Traktatu Ustanawiającego Wspólnotę Europejską* (TWE), jak i z przepisów wykonawczych.

W zakresie warunków pomocy publicznej implementacja reguł jest określona w Komunikacie Komisji Wspólnotowe wytycz-

ne dotyczące pomocy państwa na rzecz przedsiębiorstw kolejowych (Dz.Urz. WE 2008/07) [3, 4].

### Transeuropejska Sieć Transportowa

Idea sieci transeuropejskiej sięga początków lat 90. XX w. Sieć kolei dużych prędkości oraz sieć transportu kombinowanego, dla których w większości krajów nie istniały plany narodowe, były przedmiotem studiów prowadzonych dla całej Europy na podstawie dostępnych wówczas danych. Stały się one podstawą wyznaczenia sieci obejmującej cały kontynent. Obecnie prowadzone są konsultacje w celu przygotowania nowelizacji i uzupełnienia tej sieci z uwzględnieniem skutków rozrzewnia Unii.

Transeuropejska Sieć Transportowa (TEN-T) jest przedmiotem *Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej* (dawniej *Traktatu Ustanawiającego Wspólnotę Europejską*, który został poprawiony przez Traktat Lizboński). W jego wersji zasady wspólnej polityki unijnej w tej dziedzinie reguluje rozdział XVI traktatu w artykułach 170–172 (tab. 3).

Tabela 2

## Artykuły poruszające kwestię konkurencji według Traktatu Lizbońskiego – Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, Tytuł VII *Wspólne reguły w dziedzinie konkurencji, podatków i zbliżenia ustawodawstw*, rozdział 1 *Reguły konkurencji*

Nr	Opis
<b>Sekcja 1 <i>Reguły mające zastosowanie do przedsiębiorstw</i>, artykuły 101–106</b>	
101	Dotyczy niezgodnych z rynkiem wewnętrznym i zakazanych wszelkich porozumień między przedsiębiorstwami, decyzji związków przedsiębiorstw i praktyk uzgodnionych, które mogą wpływać na handel między państwami członkowskimi i których celem lub skutkiem jest zapobieżenie, ograniczenie lub zakłócenie konkurencji wewnątrz rynku wewnętrznego
102	Dotyczy niezgodnych z rynkiem wewnętrznym i zakazanych nadużyć przez jedno lub większą liczbę przedsiębiorstw pozycji dominującej na rynku wewnętrznym lub na znacznej jego części, w zakresie, w jakim może wpływać na handel między państwami członkowskimi
103	Rada, na wniosek Komisji i po konsultacji z Parlamentem Europejskim, wydaje rozporządzenia lub dyrektywy w celu zastosowania zasad ustanowionych w artykułach 101 i 102. Szczegółowy opis przepisów
104	Do chwili wejścia w życie przepisów przyjętych w wykonaniu artykułu 103 władze państw członkowskich rozstrzygają o dopuszczalności porozumień, decyzji i praktyk uzgodnionych oraz w sprawie nadużywania pozycji dominującej na rynku wewnętrznym
105	Dotyczy stosowania zasad określonych w artykułach 101 i 102
106	Dotyczy przedsiębiorstw publicznych i przedsiębiorstw, którym państwa członkowskie przyznają prawa specjalne lub wyłączne
<b>Sekcja 2 <i>Pomoc przyznawana przez państwa</i>, artykuły 107–109</b>	
107	Dotyczy pomocy publicznej zgodnej z rynkiem wewnętrznym
108	Dotyczy weryfikacji zgodności pomocy publicznej z rynkiem wewnętrznym
109	Rada, na wniosek Komisji i po konsultacji z Parlamentem Europejskim, może wydać wszelkie właściwe rozporządzenia w celu zastosowania artykułów 107 i 108, a w szczególności może określić warunki stosowania artykułu 108 ustęp 3 i kategorie pomocy zwolnione z tej procedury

Źródło: opracowanie własne

Tabela 3

## Artykuły poruszające kwestię sieci transeuropejskich według Traktatu Lizbońskiego – Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, tytuł XVI, Transport, artykuły 170–172

Nr	Opis
170	Unia przyczynia się do ustanowienia i rozwoju sieci transeuropejskich w infrastrukturach transportu, telekomunikacji i energetyki. Działanie Unii zmierza do sprzyjania wzajemnym połączeniom oraz interoperacyjności sieci krajowych, jak również dostępowi do tych sieci
171	Wytyczne i środki do osiągnięcia celów
172	Wytyczne i inne środki określone w artykule 171 są przyjmowane przez Parlament Europejski i Radę, stanowiące zgodnie ze zwykłą procedurą prawodawczą i po konsultacji z Komitetem Ekonomiczno-Społecznym oraz Komitetem Regionów

Źródło: opracowanie własne

### Dyrekcja i agencje ds. transportu realizujące zapisy Traktatu Lizbońskiego na poziomie europejskim Instytucje Unii Europejskiej odpowiedzialne za transport kolejowy

Zgodnie ze statutem za bieżącą relację polityki gospodarczej, nadzór nad rozwojem rynku i inicjatywy legislacyjne odpowiada Komisja Europejska, która jest zorganizowana w 36 dyrekcji generalnych i służb – jedną z nich jest Dyrekcja Generalna ds. Energii i Transportu. Ponadto funkcjonuje obecnie 6 agencji mających w swoim zakresie działania wyznaczone dziedziny transportu. Są to:

- TEN-T EA – Agencja Wykonawcza ds. Transeuropejskiej Sieci Transportowej,
- ERA – Europejska Agencja Kolejowa,
- EMSA – Europejska Agencja Bezpieczeństwa Morskiego,
- EASA – Europejska Agencja Bezpieczeństwa Ruchu Lotniczego,
- GSA – Europejski Nadzór Nawigacji Satelitarnej,
- EACI – Europejska Agencja Konkurencji i Innowacyjności.

### DG TREN – Dyrekcja Generalna ds. Energii i Transportu

W okresie wzmoczonych wysiłków Wspólnoty Europejskiej, zmierzających w kierunku liberalizacji rynku energii i transportu oraz stworzenia jednolitego, wewnętrznego rynku, Komisja Europejska w coraz większym stopniu wykorzystuje przyznane jej kompetencje do prowadzenia działań regulacyjnych. Sprawy transportu podlegają bezpośrednio kompetencjom Dyrekcji Energii i Transportu DG TREN, w skład której wchodzi 11 dyrektoriatów. Każdy z dyrektoriatów składa się z kilku departamentów. DG TREN jest odpowiedzialny za koncepcję oraz wdrażanie europejskiej polity-

Tabela 4

### Struktura organizacyjna DG TREN

Dyrektoriat P	Sprawy ogólne
Dyrektoriat A	Rynek wewnętrzny i zrównoważony rozwój
Dyrektoriat B	Logistyka transportu, TEN-T i intermodalność
Dyrektoriat C	Bezpieczeństwo dostaw i rynek energetyczny
Dyrektoriat D	Nowe i innowacyjne źródła energii, energooszczędność i innowacje
Dyrektoriat E	Transport lądowy
Dyrektoriat F	Transport lotniczy
Dyrektoriat G	Transport morski, program Galileo i transport inteligentny
Dyrektoriat H	Energia nuklearna
Dyrektoriat I	Bezpieczeństwo nuklearne
Dyrektoriat R	Zasoby (finanse, kadry, audyty)

Źródło: opracowanie własne

ki energetycznej i transportowej, z korzyścią dla wszystkich sektorów biznesu, miast, terenów wiejskich oraz przede wszystkim obywateli. Transport i energetyka skupiają uwagę Unii Europejskiej, jako element znoszenia barier i granic w przepływie towarów i usług między państwami członkowskimi.

Celem Dyrekcji Generalnej jest opracowywanie i wdrażania unijnej polityki w dziedzinie transportu i energii w taki sposób, aby służyła ona jak najlepiej interesom wszystkich sektorów gospodarki, podmiotów publicznych i obywateli.

Schemat organizacyjny Dyrekcji Energii i Transportu DG TREN przedstawiono w tabeli 4.

Dyrektoriat E ma następujące departamenty:

- Polityki transportowej dla transportu lądowego
- Transportu kolejowego i interoperacyjności
- Bezpieczeństwa drogowego
- Bezpieczeństwa cywilnego w transporcie lądowym i w przewozie materiałów niebezpiecznych

### TEN-T EA – Agencja Wykonawcza ds. Transeuropejskiej Sieci Transportowej

Agencja została założona przez Komisję Europejską i jest odpowiedzialna za zarządzanie technicznym i finansowym wprowadzeniem programu TEN-T – jednego z najważniejszych projektów infrastrukturalnych. Misją Agencji TEN-T EA jest zapewnienie wydajnych i skutecznych usług realizujących techniczne i finansowe wdrożenie programu TEN-T. Efektywna sieć TEN-T przynosi korzyść wszystkim obywatelom Europy poprzez bardziej wydajny i przyjazny środowisku transport przy jednoczesnym zwiększaniu spójności gospodarczej i społecznej na kontynencie.

W trakcie projektowania takiej sieci, program TEN-T Komisji Europejskiej jest poświęcony finansowemu wsparciu dla realizacji istotnych infrastrukturalnych projektów transportowych – zgodnie z celem osiągnięcia konkurencyjności europejskiej, tworzeniem nowych miejsc pracy.

Mandat utworzonej w 2006 r. agencji wygasa 31 grudnia 2015 r. Jej zadaniem jest zarządzanie głównymi projektami w dziedzinie infrastruktury transportowej zgodnie z perspektywą finansową na lata 2000–2006 i 2007–2013. Odbywa się to w ścisłej współpracy z Dyrekcją Generalną ds. Energii i Transportu (TREN) Komisji Europejskiej, która nadal odpowiada za całość kształt polityki, programowanie i ocenę programu TEN-T.

Tabela 5

### Powiązania między DG TREN a TEN-T EA

Komisja Europejska (DG TREN) określa politykę	TEN-T EA zamienia politykę w działanie
Podejmuje decyzje polityczne mając na względzie program TEN-T	Wdraża program TEN-T w imieniu Komisji Europejskiej
Określa strategię, cele i priorytetowe działania	Zarządza całym cyklem życia obszary projektu, w tym: – organizuje przetargi i audyty – udziela wsparcia państwom członkowskim
Podejmuje ostateczne decyzje o finansowaniu	Przygotowuje decyzje o finansowaniu
Monitoruje i nadzoruje prace Agencji	Zapewnia kluczowe wsparcie Komisji Europejskiej

Źródło: opracowanie własne

Kluczowe udziały w zarządzaniu Agencją mają państwa członkowskie, które są beneficjentami projektu TEN-T. Praca Agencji dąży do osiągnięcia korzyści dla uczestników poprzez:

- ułatwienie procedur administracyjnych,

- redukcję opóźnień w refundacji środków oraz czasu oczekiwania na odpowiedź,
- wykorzystanie nowych technik zarządzania projektami oraz narzędzi informatycznych (GIS, dane statystyczne),
- zwiększenie ilości typów dostępnych usług,
- koncentrację na partnerstwie publiczno-prywatnym,
- poprawę widzialności wsparcia Unii Europejskiej dotyczącej projektów infrastrukturalnych poprzez działania promocyjne.

W Agencji, która ma siedzibę w Brukseli, pracuje międzynarodowy zespół składający się z doświadczonych specjalistów w dziedzinie finansów, zarządzania projektami, inżynierii i prawa.

Ogólnym celem Agencji jest osiągnięcie tych celów, które są powiązane z programami TEN-T Wspólnoty Europejskiej. Ponadto Agencja realizuje szczegółowe cele w 2009 r. służące dalszemu zwiększaniu wydajności i poprawy zarządzania programem:

- organizacja i administrowanie konkursami 2009 r.,
- przygotowania i dalsza realizacja projektów wybranych podczas konkursów w 2007 r. i 2008 r.,
- nacisk na informację i komunikację na projektach dla wsparcia wszystkich uczestników programu TEN-T,
- ustanowienie Agencji w ostatecznej formie.

### ERA – Europejska Agencja Kolejowa

Budowa bezpiecznej, nowoczesnej i zintegrowanej sieci kolejowej jest jednym z głównych priorytetów UE. Integracja gospodarcza oraz szybki wzrost ekonomiczny odmieniły potrzeby przewozowe Unii Europejskiej. Koleje powinny stać się bardziej konkurencyjne poprzez oferowanie wysokiej jakości usług bez ograniczeń na granicach, tak aby obsłużyć cały zintegrowany rynek.

Na podstawie rozporządzenia nr 881/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z 29 kwietnia 2004 r., została powołana Europejska Agencja Kolejowa (ERA), będąca organem Unii Europejskiej posiadającym osobowość prawną. Siedzibą Agencji jest Valenciennes i Lille. Agencja zatrudnia ponad 100 osób. Organami ERA są Rada Administracyjna i Dyrektor Wykonawczy.

Rada Administracyjna składa się z 27 przedstawicieli państw członkowskich (po jednym z każdego państwa; także z Cypru i Malty, które nie mają kolei), z czterech reprezentantów Komisji Europejskiej oraz z sześciu osób – nie mających prawa głosu – reprezentujących: przewoźników kolejowych, zarządców infrastruktury, przemysł kolejowy, pasażerów, klientów przewozów towarowych i związków zawodowych.

Do zadań Rady należą między innymi:

- powołanie dyrektora wykonawczego Agencji;
- zatwierdzanie, po wzięciu pod uwagę opinii Komisji Europejskiej, programu prac Agencji na każdy rok kalendarzowy (uwzględniając ogólne ramy działalności określone w aktach prawnych Unii);
- przyjmowanie rocznego raportu Agencji i przedkładanie go państwom członkowskim, Parlamentowi Europejskiemu oraz Radzie i Komisji Europejskiej;
- wykonywanie, podobnych do rady nadzorczej, funkcji w odniesieniu do budżetu Agencji;
- ustanawianie procedur podejmowania decyzji przez dyrektora wykonawczego.

Europejska Agencja Kolejowa wspiera integrację europejskich systemów kolejowych, działając na rzecz zwiększenia bezpieczeństwa ruchu kolejowego i zapewnienia interoperacyjności.

Głównym zadaniem Agencji jest opracowanie wspólnych standardów technicznych oraz wymagań dla zwiększenia bezpieczeństwa przy ścisłej współpracy z przedsiębiorstwami kolejowymi, władzami krajowymi, instytucjami europejskimi, jak również z pozostałymi zaangażowanymi stronami.

Agencja ma również rolę nadzorczą nad projektem Europejskiego Systemu Zarządzania Ruchem Kolejowym (ERMTS), który ma stworzyć unikalne standardy dla sygnalizacji w całej Europie.

Szczegółowym zakresem prac Agencji jest:

- opracowywanie specyfikacji technicznych interoperacyjności (TSI) i przegląd istniejących TSI,
- opracowanie CSM (Wspólnych Metod Bezpieczeństwa), CST (Wspólnych Wymagań Bezpieczeństwa) i CSI (Wspólnych Wskaźników Bezpieczeństwa) na podstawie dyrektywy dotyczącej bezpieczeństwa,
- ułatwienie współpracy pomiędzy krajowymi organami bezpieczeństwa,
- ułatwienie współpracy pomiędzy krajowymi organami badawczymi (np. urząd transportu kolejowego),
- zharmonizowanie zagadnień i procedur oceny certyfikatów bezpieczeństwa oraz autoryzacji bezpieczeństwa,
- zgodnie z prośbą Komisji – ocena krajowych zasad bezpieczeństwa,
- monitorowanie bezpieczeństwa i raportowanie do Komisji (raz na dwa lata),
- opiniowanie techniczne dotyczące specyficznych przypadków w polu bezpieczeństwa kolejowego,
- organizacja i ułatwienie współpracy między organami notyfikowanymi,
- kierowanie zaleceń dotyczących warunków pracy,
- monitorowanie postępu interoperacyjności systemu kolejowego (raz na dwa lata),
- opracowanie europejskiego systemu certyfikacji zakładów utrzymania,
- stworzenie propozycji formatu krajowych rejestracji pojazdów,
- prowadzenie bazy danych dotyczących bezpieczeństwa (licencje, certyfikaty bezpieczeństwa, zasady krajowe, statystyki, itp.).

Agencja zapewnia państwom członkowskim Unii Europejskiej oraz Komisji wsparcie techniczne w zakresie bezpieczeństwa i interoperacyjności oraz wspólne podejście do zagadnień dotyczących bezpieczeństwa kolejowego.

□

### Literatura

- [1] *Rozporządzenie Rady (WE) nr 169/2009 z 26 lutego 2009 r. w sprawie stosowania zasad konkurencji do transportu kolejowego, drogowego i żeglugi śródlądowej*. Wersja skodyfikowana (tekst mający znaczenie dla EOG). Dz.Urz. UE, L 61, z 5 marca 2009, s. 1.
- [2] Dyr. T.: *Zasady konkurencji na rynku transportowym*. Technika Transportu Szynowego 6/2009.
- [3] *Wspólnotowe wytyczne dotyczące pomocy państwa na rzecz przedsiębiorstw kolejowych*. Komunikat Komisji. Dz.Urz. UE 2008/07.
- [4] Dyr. T.: *Pomoc państwa dla przedsiębiorstw kolejowych*. Technika Transportu Szynowego 1-2/2008.

*mgr inż. Magdalena Ożóg*

*PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Biuro Linii Dużych Prędkości*

*mgr inż. Sabina Puławska – Politechnika Krakowska*

*Zakład Organizacji i Ekonomiki Transportu*