Dokument ten służy wyłącznie do celów dokumentacyjnych i instytucje nie ponoszą żadnej odpowiedzialności za jego zawartość

►B **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

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

(Dz.U. L 276 z 20.10.2010, s. 22)

zmienione przez:

		Dziennik Urzędowy		
		nr	strona	data
►M1	Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1316/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r.	L 348	129	20.12.2013

▼B

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

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 91,

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego ([1]),

uwzględniając opinię Komitetu Regionów ([2]),

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą ([3]),

a także mając na uwadze, co następuje:

(1) W ramach nowej strategii Unii Europejskiej na rzecz wzrostu gospodarczego i zatrudnienia utworzenie wewnętrznego rynku kolejowego, w szczególności w zakresie transportu towarowego, jest zasadniczym elementem postępu w kierunku osiągnięcia mobilności zgodnej z zasadami zrównoważonego rozwoju.

(2) Dyrektywa Rady 91/440/EWG z dnia 29 lipca 1991 r. w sprawie rozwoju kolei wspólnotowych ([4]) oraz dyrektywa 2001/14/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 26 lutego 2001 r. w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej ([5]) były istotnymi krokami na drodze do utworzenia wewnętrznego rynku kolejowego.

(3) Aby podmioty świadczące międzynarodowe i krajowe usługi kolejowego transportu towarowego, otwarte na konkurencję od dnia 1 stycznia 2007 r., mogły skutecznie konkurować z pozostałymi rodzajami transportu, muszą one mieć możliwość korzystania z wysokiej jakości i finansowanej w dostatecznym stopniu infrastruktury kolejowej, tzn. takiej, która umożliwia świadczenie usług transportu towarowego na dobrych warunkach pod względem prędkości handlowej i czasu przejazdu, oraz wiarygodnej, tzn. takiej, by świadczone przy jej wykorzystaniu usługi odpowiadały zobowiązaniom umownym powziętym wobec przedsiębiorstw kolejowych.

(4) Mimo że otwarcie rynku kolejowych przewozów towarowych umożliwiło nowym operatorom dostęp do sieci kolejowej, to mechanizmy rynkowe były i są niewystarczające do organizacji, regulacji i zabezpieczenia kolejowego ruchu towarowegò.

([1]) Dz.U. C 317 z 23.12.2009, s. 94.
([2]) Dz.U. C 79 z 27.3.2010, s. 45.
([3]) Stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 23 kwietnia 2009 r. (Dz.U. C 184 E z 8.7.2010, s. 354), stanowisko Rady w pierwszym czytaniu z dnia 22 lutego 2010 r. (Dz.U. C 114 E z 4.5.2010, s. 1), stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 15 czerwca 2010 r. (dotychczas nieopublikowane w Dzienniku Urzędowym) i decyzja Rady z dnia 13 września 2010 r.
([4]) Dz.U. L 237 z 24.8.1991, s. 25.
([5]) Dz.U. L 75 z 15.3.2001, s. 29.

▼B

Aby zoptymalizować korzystanie z sieci i zapewnić jej wiarygodność, właściwe jest wprowadzenie dodatkowych procedur w celu umocnienia współpracy między zarządcami infrastruktury w zakresie przydzielania międzynarodowych tras pociągów dla pociągów towarowych.

(5) W tym kontekście utworzenie międzynarodowych korytarzy kolejowych na potrzeby europejskiej sieci kolejowej ukierunkowanej na konkurencyjny transport towarowy, po których pociągi towarowe mogą kursować w dobrych warunkach i łatwo przemieszczać się z jednej z sieci krajowej do innej, pozwoliłoby na poprawę warunków użytkowania infrastruktury.

(6) W zakresie utworzenia międzynarodowych korytarzy kolejowych na potrzeby europejskiej sieci kolejowej ukierunkowanej na konkurencyjny transport towarowy podjęte dotychczas inicjatywy dotyczące infrastruktury kolejowej pokazują, że najwłaściwszą metodą jest tworzenie międzynarodowych korytarzy zaspokajających specyficzne potrzeby jednego lub wielu wyraźnie określonych segmentów rynku przewozów towarowych.

(7) Niniejsze rozporządzenie, o ile nie przewidziano inaczej, nie powinno naruszać praw i obowiązków zarządców infrastruktury określonych w dyrektywie 91/440/EWG i dyrektywie 2001/14/WE, a w stosownych przypadkach – organów alokujących, o których mowa w art. 14 ust. 2 dyrektywy 2001/14/WE. Akty te, w tym ich przepisy mające wpływ na korytarze towarowe, pozostają w mocy.

(8) Utworzenie korytarza towarowego powinno uwzględniać, w stosownych przypadkach, potrzebę lepszych połączeń z infrastrukturą kolejową europejskich państw trzecich.

(9) Przy projektowaniu korytarzy towarowych powinno się dążyć do zapewnienia ciągłości przepustowej na trasie korytarzy poprzez zapewnienie niezbędnych połączeń z istniejącą infrastrukturą kolejową.

(10) Tworzenie międzynarodowych kolejowych korytarzy towarowych tworzących europejską sieć kolejową ukierunkowaną na konkurencyjny transport towarowy powinno być przeprowadzone w sposób spójny z transeuropejską siecią transportową („TEN-T”) lub korytarzami europejskiego systemu zarządzania ruchem kolejowym („ERTMS”). W tym celu konieczny jest skoordynowany rozwój sieci, w szczególności w odniesieniu do integracji międzynarodowych korytarzy kolejowego transportu towarowego z istniejącą siecią TEN-T i z korytarzami ERTMS. Ponadto należy wprowadzić na szczeblu Unii harmonizujące przepisy dotyczące korytarzy towarowych. Należy zachęcać do projektów ukierunkowanych na ograniczenie hałasu spowodowanego przez pociągi towarowe. W razie potrzeby utworzenie tych korytarzy powinno być wspierane finansowo w ramach programu sieci TEN-T, programów badawczych, programu Marco Polo i innych unijnych strategii politycznych i funduszy, takich jak Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego lub Fundusz Spójności, a także Europejski Bank Inwestycyjny.

▼B

(11) W ramach korytarza towarowego należy zapewnić dobrą koordynację między państwami członkowskimi a właściwymi zarządcami infrastruktury, z należytym pierwszeństwem traktować kolejowy ruch towarowy, tworzyć skuteczne i zadowalające połączenia z innymi rodzajami transportu oraz zapewnić warunki sprzyjające rozwojowi konkurencji między dostawcami usług kolejowego transportu towarowego.

(12) Oprócz korytarzy towarowych utworzonych zgodnie z art. 3 należy przeanalizować i zatwierdzić na szczeblu Unii utworzenie dodatkowych korytarzy towarowych; ma to się odbyć na podstawie wyraźnie określonych przejrzystych procedur i kryteriów pozostawiających państwom członkowskim i zarządcom infrastruktury wystarczający zakres podejmowania decyzji i zarządzania, tak aby mogli uwzględniać istniejące inicjatywy dotyczące specjalnych korytarzy, np. ERTMS, RailNetEurope („RNE") i sieci TEN-T oraz podejmować działania dostosowane do ich konkretnych potrzeb.

(13) W celu pobudzenia koordynacji między państwami członkowskimi a zarządcami infrastruktury oraz w celu zapewnienia ciągłości przepustowej na trasie korytarza, w odniesieniu do każdego korytarza towarowego należy ustanowić odpowiednią strukturę zarządzającą, pamiętając o potrzebie unikania powielania już istniejących struktur zarządzających.

(14) W celu zaspokojenia potrzeb rynkowych metody utworzenia korytarza towarowego powinny zostać przedstawione w planie wdrożenia, w którym należy określić i ustanowić harmonogram działań służących poprawie funkcjonowania kolejowego transportu towarowego. Ponadto, aby zagwarantować, że planowane lub wdrażane działania mające na celu utworzenie korytarza towarowego będą odpowiadać potrzebom lub oczekiwaniom ogółu użytkowników tego korytarza, należy regularnie i zgodnie z procedurami określonymi przez radę zarządzającą zasięgać opinii wnioskodawców będących potencjalnymi użytkownikami tego korytarza towarowego.

(15) W celu wspierania tworzenia w Unii kolejowych korytarzy towarowych za konieczny należy uznać również rozwój intermodalnych terminali towarowych.

(16) W celu zapewnienia spójności i ciągłości zdolności przepustowej infrastruktury wzdłuż korytarza towarowego państwa członkowskie i właściwi zarządcy infrastruktury, a także, w stosownych przypadkach, państwa członkowskie i europejskie państwa trzecie, powinny skoordynować inwestycje dotyczące tego korytarza oraz planować je z myślą o potrzebach związanych z tym korytarzem, z uwzględnieniem efektywności gospodarczej. W celu zagwarantowania, że wnioskodawcy, którzy ewentualnie będą korzystać z korytarza, zostaną dobrze poinformowani, należy opublikować harmonogram wykonania inwestycji. Inwestycje te powinny obejmować projekty związane z rozwojem systemów interoperacyjnych oraz zwiększeniem zdolności przepustowej pociągów.

(17) Z tych samych powodów wszelkie roboty związane z infrastrukturą i należącymi do niej urządzeniami, które wpłynęłyby na ograniczenie dostępnej zdolności przepustowej danego korytarza towarowego, powinny również być koordynowane na poziomie tego korytarza towarowego i stanowić przedmiot aktualizowanych publikacji.

▼B

(18) W celu ułatwienia składania wniosków w sprawie zdolności przepustowej infrastruktury dla międzynarodowych usług kolejowego transportu towarowego wskazane jest wyznaczenie lub utworzenie punktu kompleksowej obsługi (*one-stop shop*) dla każdego korytarza towarowego. W tym celu należy opierać się na już istniejących inicjatywach, w szczególności podjętych przez RNE – organizację, która koordynuje współpracę zarządców infrastruktury oraz świadczy szereg usług na rzecz przedsiębiorstw międzynarodowego transportu towarowego.

(19) Zarządzanie korytarzami towarowymi powinno obejmować również procedury alokacji zdolności przepustowej infrastruktury na rzecz międzynarodowych pociągów towarowych kursujących takimi korytarzami. Procedury te powinny uwzględniać potrzebę alokacji zdolności przepustowej dla innych rodzajów transportu, w tym transportu pasażerskiego.

(20) W celu zapewnienia lepszego wykorzystania infrastruktury kolejowej konieczna jest koordynacja funkcjonowania tej infrastruktury i terminali położonych na trasie korytarza towarowego.

(21) Zasady pierwszeństwa mogą również oznaczać cele priorytetowe, w zależności od sytuacji w danym państwie członkowskim.

(22) W przypadku zakłóceń pociągom towarowym kursującym w korytarzu towarowym należy zapewnić, w miarę możliwości, dostateczną punktualność kursowania, przy uwzględnieniu potrzeb wszystkich rodzajów transportu.

(23) W celu promowania rozwoju konkurencji wśród dostawców usług kolejowego transportu towarowego w korytarzu towarowym wnioskodawcy inni niż przedsiębiorstwa kolejowe lub ich ugrupowania powinni mieć możliwość składania wniosków w sprawie zdolności przepustowej infrastruktury w korytarzach towarowych.

(24) Aby obiektywnie ocenić korzyści płynące z działań mających na celu utworzenie korytarza towarowego, należy monitorować funkcjonowanie usług kolejowego transportu towarowego w korytarzu towarowym i regularnie publikować sprawozdania dotyczące jakości. Ocena funkcjonowania powinna zawierać wynik badania satysfakcji użytkowników korytarza towarowego.

(25) W celu zapewnienia niedyskryminacyjnego dostępu do międzynarodowych usług kolejowych konieczne jest zapewnienie skutecznej koordynacji między organami kontrolnymi w odniesieniu do różnych sieci objętych danym korytarzem towarowym.

(26) Dla ułatwienia dostępu do informacji dotyczących korzystania z całej głównej infrastruktury korytarza towarowego i dla zapewnienia niedyskryminacyjnego dostępu do tego korytarza rada zarządzająca powinna sporządzać, regularnie aktualizować i publikować dokument zawierający wszystkie te informacje.

▼B

(27) Ponieważ cel niniejszego rozporządzenia, a mianowicie utworzenie europejskiej sieci kolejowej ukierunkowanej na konkurencyjny transport towarowy złożonej z korytarzy towarowych, nie może zostać osiągnięty w wystarczający sposób przez państwa członkowskie, a zatem ze względu na jego rozmiary i skutki możliwe jest jego lepsze osiągnięcie na poziomie Unii, Unia może przyjąć środki zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 Traktatu o Unii Europejskiej. Zgodnie z zasadą proporcjonalności określoną w tym artykule niniejsze rozporządzenie nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tego celu.

(28) W odniesieniu do koordynacji inwestycji oraz do zarządzania zdolnością przepustową i ruchem należy wprowadzić sprawiedliwe reguły oparte na współpracy zarządców infrastruktury, którzy muszą świadczyć usługi wysokiej jakości na rzecz przedsiębiorstw transportu towarowego w ramach międzynarodowego korytarza kolejowego.

(29) Ponieważ pociągi międzynarodowe muszą kursować na trasach będących kombinacjami kilku korytarzy określonych w niniejszym rozporządzeniu, zarządcy infrastruktury kilku korytarzy mogą również koordynować swoje działania, aby zapewnić w tych korytarzach odpowiednią zdolność przepustową, płynny ruch i spójne stosowanie zasad pierwszeństwa w odniesieniu do różnych rodzajów ruchu w przypadku zakłóceń.

(30) Celem niniejszego rozporządzenia jest zwiększenie efektywności kolejowego transportu towarowego względem innych rodzajów transportu. Należy zapewnić koordynację między państwami członkowskimi a zarządcami infrastruktury w celu zagwarantowania najbardziej wydajnego funkcjonowania korytarzy towarowych. W tym celu należy podjąć działania operacyjne równolegle do inwestycji w infrastrukturę i w wyposażenie techniczne, takie jak ERTMS, które powinny zmierzać do poprawy wydajności i przepustowości kolejowego transportu towarowego.

(31) Wykonanie przepisów dotyczących tworzenia i modyfikacji korytarzy towarowych oraz zwolnień przyznawanych państwom członkowskim należy osiągnąć na jednolitych warunkach, tak aby zapewnić zgodność wniosków o utworzenie korytarzy towarowych z kryteriami określonymi w niniejszym rozporządzeniu; wykonanie to należy zatem powierzyć Komisji. Zgodnie z art. 291 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej przepisy i zasady ogólne dotyczące trybu kontroli przez państwa członkowskie wykonywania uprawnień wykonawczych przez Komisję ustanawia się z wyprzedzeniem w drodze rozporządzenia przyjętego zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą. Do czasu przyjęcia tego rozporządzenia zastosowanie ma nadal decyzja Rady 1999/468/WE z dnia 28 czerwca 1999 r. ustanawiająca warunki wykonywania uprawnień wykonawczych przyznanych Komisji ([1]), z wyjątkiem procedury regulacyjnej połączonej z kontrolą, która nie ma zastosowania,

([1]) Dz.U. L 184 z 17.7.1999, s. 23.

▼B

PRZYJMUJĄ NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

ROZDZIAŁ I

PRZEPISY OGÓLNE

Artykuł 1

Przedmiot i zakres stosowania

1. Niniejsze rozporządzenie określa zasady tworzenia i organizacji międzynarodowych korytarzy kolejowych przeznaczonych do konkurencyjnego transportu towarowego z myślą o rozwoju europejskiej sieci kolejowej ukierunkowanej na konkurencyjny transport towarowy. Określa zasady związane z wyborem, organizacją i indykatywnym planowaniem inwestycyjnym korytarzy towarowych oraz zarządzaniem nimi.

2. Niniejsze rozporządzenie ma zastosowanie do zarządzania i korzystania z infrastruktury kolejowej zawartej w korytarzach towarowych.

Artykuł 2

Definicje

1. Do celów niniejszego rozporządzenia stosuje się definicje określone w art. 2 dyrektywy 2001/14/WE.

2. Poza definicjami, o których mowa w ust. 1, zastosowanie mają następujące definicje:

a) „korytarz towarowy” oznacza wszystkie wyznaczone linie kolejowe, w tym kolejowe linie promowe, na terytorium państw członkowskich lub pomiędzy nimi i – w stosownych przypadkach – europejskimi państwami trzecimi, łączące dwa lub więcej terminali położonych na głównej trasie i, w stosownych przypadkach, trasy objazdowe i odcinki je łączące, w tym infrastrukturę kolejową i należące do niej urządzenia oraz odpowiednie usługi kolejowe zgodnie z art. 5 dyrektywy 2001/14/WE;

b) „plan wdrożenia” oznacza dokument przedstawiający środki i strategię, które zainteresowane strony zamierzają zastosować w celu podjęcia w określonym czasie działań koniecznych i wystarczających do utworzenia korytarza towarowego;

c) „terminal” oznacza obiekt położony na trasie korytarza towarowego, zagospodarowany specjalnie, aby umożliwiać załadunek lub wyładunek towarów do/z pociągów towarowych oraz integrację usług kolejowego transportu towarowego z usługami transportu drogowego, morskiego, rzecznego i lotniczego, albo formowanie lub modyfikację składu pociągów towarowych; a także, w razie potrzeby, przeprowadzanie procedur granicznych na granicach z europejskimi państwami trzecimi.

▼B

ROZDZIAŁ II

WYZNACZANIE MIĘDZYNARODOWYCH KORYTARZY KOLEJOWYCH PRZEZNACZONYCH DO KONKURENCYJNEGO TRANSPORTU TOWAROWEGO I ZARZĄDZANIE NIMI

Artykuł 3

Wyznaczenie pierwszych korytarzy towarowych

Państwa członkowskie, o których mowa w załączniku, uruchamiają pierwsze korytarze towarowe określone w tym załączniku w terminach w nim określonych. Zainteresowane państwa członkowskie informują Komisję o utworzeniu korytarzy towarowych.

Artykuł 4

Kryteria dla kolejnych korytarzy towarowych

Wybór kolejnych korytarzy towarowych, o którym mowa w art. 5, oraz modyfikacja korytarzy towarowych, o której mowa w art. 6, następuje z uwzględnieniem następujących kryteriów:

a) przebieg danego korytarza towarowego przez terytorium co najmniej trzech państw członkowskich, lub dwóch państw członkowskich, jeżeli odległość między terminalami kolejowymi obsługiwanymi przez ten korytarz towarowy jest większa niż 500 km;

b) spójność korytarza towarowego z siecią TEN-T, korytarzami ERTMS lub korytarzami zdefiniowanymi przez RNE;

c) włączenie priorytetowych projektów sieci TEN-T [1] do danego korytarza towarowego;

d) równowaga między kosztami i korzyściami społeczno-gospodarczymi płynącymi z utworzenia korytarza towarowego;

e) spójność wszystkich korytarzy towarowych zaproponowanych przez państwa członkowskie w celu ustanowienia europejskiej sieci kolejowej ukierunkowanej na konkurencyjny transport towarowy;

f) rozwój kolejowego ruchu towarowego i głównych kierunków wymiany i transportu towarów w korytarzu towarowym;

g) w stosownych przypadkach lepsze połączenia między państwami członkowskimi a europejskimi państwami trzecimi;

h) zainteresowanie wnioskodawców danym korytarzem towarowym;

i) istnienie dobrych połączeń z innymi rodzajami transportu, w szczególności dzięki odpowiedniej sieci terminali, w tym w portach morskich i śródlądowych.

---

[1] Zob. załącznik III do decyzji Parlamentu Europejskiego i Rady nr 661/2010/UE z dnia 7 lipca 2010 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej (Dz.U. L 204 z 5.8.2010, s. 1).

▼B

Artykuł 5

Wybór kolejnych korytarzy towarowych

1. Każde państwo członkowskie mające granicę kolejową z innym państwem członkowskim uczestniczy w tworzeniu co najmniej jednego korytarza towarowego, chyba że obowiązek ten został już spełniony na mocy art. 3.

2. Niezależnie od ust. 1, państwa członkowskie, na wniosek jednego z państw członkowskich, uczestniczą w tworzeniu korytarza towarowego, o którym mowa w tym ustępie, lub w przedłużeniu istniejącego korytarza, tak aby umożliwić sąsiadującemu państwu członkowskiemu wypełnienie zobowiązań wynikających z tego ustępu.

3. Bez uszczerbku dla obowiązków państw członkowskich przewidzianych w art. 7 dyrektywy 91/440/EWG, w przypadku gdy państwo członkowskie jest zdania, po dokonaniu analizy społeczno-ekonomicznej, że utworzenie korytarza towarowego nie leżałoby w interesie wnioskodawców będących potencjalnymi użytkownikami tego korytarza towarowego, nie przyniosłoby realnych korzyści społeczno-gospodarczych lub powodowałoby nieproporcjonalne obciążenie, to dane państwo członkowskie nie jest zobowiązane do uczestnictwa, o którym mowa w ust. 1 i 2 niniejszego artykułu, z zastrzeżeniem decyzji Komisji działającej zgodnie z procedurą doradczą, o której mowa w art. 21 ust. 2.

4. Państwo członkowskie nie jest zobowiązane do uczestnictwa, o którym mowa w ust. 1 i 2, jeżeli jego sieć kolejowa ma inną szerokość torów niż główna sieć kolejowa na terytorium Unii.

5. Z wnioskiem o utworzenie korytarza towarowego występują zainteresowane państwa członkowskie. W tym celu przekazują one wspólnie Komisji list intencyjny zawierający wniosek opracowany po konsultacji z właściwymi zarządcami infrastruktury i wnioskodawcami, biorąc pod uwagę kryteria określone w art. 4.

Aby spełnić zobowiązanie przewidziane w ust. 1 i 2, zainteresowane państwa członkowskie wspólnie przekazują Komisji list intencyjny w terminie do dnia 10 listopada 2012 r.

6. Komisja rozpatruje wnioski o utworzenie korytarza towarowego, o których mowa w ust. 5, oraz, zgodnie z procedurą regulacyjną, o której mowa w art. 21 ust. 3, przyjmuje decyzję w sprawie zgodności takiego wniosku z niniejszym artykułem nie później niż dziewięć miesięcy po przedłożeniu tego wniosku.

7. Zainteresowane państwa członkowskie tworzą korytarz towarowy nie później niż dwa lata po wydaniu przez Komisję decyzji, o której mowa w ust. 6.

Artykuł 6

Modyfikacja kolejnych korytarzy towarowych

1. Korytarze towarowe, o których mowa w art. 5, mogą być modyfikowane na podstawie wspólnego wniosku zainteresowanych państw członkowskich przekazanego Komisji po konsultacji z właściwymi zarządcami infrastruktury i wnioskodawcami.

▼B

2. Zgodnie z procedurą regulacyjną, o której mowa w art. 21 ust. 3, Komisja przyjmuje decyzję w sprawie przekazanego wniosku, biorąc pod uwagę kryteria określone w art. 4.

Artykuł 7

Procedura pojednawcza

Jeżeli co najmniej dwa zainteresowane państwa członkowskie nie zgadzają się na utworzenie lub modyfikację korytarza towarowego, w odniesieniu do infrastruktury kolejowej znajdującej się na ich terytorium, Komisja, na wniosek jednego z tych państw członkowskich, konsultuje się w tej sprawie z komitetem, o którym mowa w art. 21. Opinia Komisji jest przekazywana zainteresowanym państwom członkowskim. Zainteresowane państwa członkowskie biorą tę opinię pod uwagę w celu znalezienia rozwiązania i podejmują decyzję za zgodą wszystkich stron.

Artykuł 8

Organy zarządzające korytarzami towarowymi

1. W odniesieniu do każdego korytarza towarowego zainteresowane państwa członkowskie ustanawiają radę wykonawczą odpowiedzialną za określenie ogólnych celów danego korytarza towarowego, nadzorowanie i podejmowanie działań wymienionych w ust. 7 niniejszego artykułu oraz w art. 9 i 11, art. 14 ust. 1 i art. 22. Rada wykonawcza składa się z przedstawicieli organów zainteresowanych państw członkowskich.

2. W odniesieniu do każdego korytarza towarowego zainteresowani zarządcy infrastruktury i, w stosownych przypadkach, organy alokujące, o których mowa w art. 14 ust. 2 dyrektywy 2001/14/WE, ustanawiają radę zarządzającą odpowiedzialną za podejmowanie działań wymienionych w ust. 5, 7, 8 i 9 niniejszego artykułu oraz w art. 9–12, art. 13 ust. 1, art. 14 ust. 2, 6 i 9, art. 16 ust. 1, art. 17 ust. 1 oraz art. 18 i 19 niniejszego rozporządzenia. Rada zarządzająca składa się z przedstawicieli zarządców infrastruktury.

3. W odniesieniu do korytarza towarowego zainteresowane państwa członkowskie i zarządcy infrastruktury współpracują w ramach rad, o których mowa w ust. 1 i 2, w celu zapewnienia rozwoju tego korytarza towarowego zgodnie z jego planem wdrożenia.

4. Rada wykonawcza podejmuje decyzje za zgodą wszystkich przedstawicieli organów zainteresowanych państw członkowskich.

5. Rada zarządzająca podejmuje decyzje, w tym decyzje dotyczące jej statusu prawnego, ustanowienia jej struktury organizacyjnej, zasobów i personelu, za zgodą wszystkich zainteresowanych zarządców infrastruktury. Rada zarządzająca może być niezależną jednostką prawną. Może mieć formę europejskiego ugrupowania interesów gospodarczych w rozumieniu rozporządzenia Rady (EWG) nr 2137/85 z dnia 25 lipca 1985 r. w sprawie europejskiego ugrupowania interesów gospodarczych (EUIG) ([1]).

6. Obowiązki rady wykonawczej i rady zarządzającej nie naruszają niezależności zarządców infrastruktury, określonej w art. 4 ust. 2 dyrektywy 91/440/EWG.

([1]) Dz.U. L 199 z 31.7.1985, s. 1.

▼B

7. Rada zarządzająca powołuje grupę doradczą złożoną z zarządców i właścicieli terminali korytarza towarowego, w tym, w razie potrzeby, portów morskich i portów żeglugi śródlądowej. Ta grupa doradcza może wydawać opinie w sprawie wszelkich wniosków rady zarządzającej, które mają bezpośredni wpływ na inwestycje i zarządzanie terminalami. Może ona również wydawać opinie z własnej inicjatywy. Rada zarządzająca bierze pod uwagę wszelkie takie opinie. W przypadku różnicy zdań pomiędzy radą zarządzającą a grupą doradczą grupa doradcza może zwrócić się do rady wykonawczej. Rada wykonawcza działa jako mediator i wydaje swą opinię w odpowiednim czasie. Ostateczna decyzja należy jednak do rady zarządzającej.

8. Rada zarządzająca powołuje również grupę doradczą złożoną z przedsiębiorstw kolejowych zainteresowanych korzystaniem z korytarza towarowego. Ta grupa doradcza może wydawać opinie w sprawie wszelkich wniosków rady zarządzającej, które mają wpływ na te przedsiębiorstwa. Może ona również wydawać opinie z własnej inicjatywy. Rada zarządzająca bierze pod uwagę wszelkie takie opinie.

9. Rada zarządzająca koordynuje, zgodnie z krajowymi i europejskimi planami rozmieszczenia, stosowanie interoperacyjnych aplikacji informatycznych lub alternatywnych rozwiązań, które mogą stać się dostępne w przyszłości, w celu obsługiwania wniosków w sprawie międzynarodowych tras pociągów oraz prowadzenia ruchu międzynarodowego w korytarzu towarowym.

Artykuł 9

Środki służące wdrożeniu planu korytarza towarowego

1. Rada zarządzająca sporządza plan wdrożenia najpóźniej sześć miesięcy przed uruchomieniem korytarza towarowego i przekazuje go radzie wykonawczej do zatwierdzenia. Plan ten obejmuje:

a) opis cech korytarza towarowego, w tym wąskich gardeł, a także program środków niezbędnych do utworzenia korytarza towarowego;

b) podstawowe elementy analizy, o której mowa w ust. 3;

c) cele korytarzy towarowych, w szczególności w zakresie funkcjonowania korytarza towarowego pod względem jakości usług i zdolności przepustowej korytarza towarowego, zgodnie z przepisami art. 19;

d) plan inwestycyjny, o którym mowa w art. 11; oraz

e) środki służące wdrożeniu przepisów art. 12–19.

2. Rada zarządzająca przeprowadza okresowe przeglądy planu wdrożenia, uwzględniając postępy poczynione w jego wdrażaniu, rynek kolejowych przewozów towarowych w danym korytarzu towarowym i funkcjonowanie oceniane zgodnie z celami, o których mowa w ust. 1 lit. c).

3. Rada zarządzająca przeprowadza i okresowo uaktualnia analizę rynku transportowego odnoszącą się do faktycznych i oczekiwanych zmian ruchu w danym korytarzu towarowym, w wyniku jego utworzenia, obejmującą poszczególne rodzaje ruchu i odnoszącą się zarówno do transportu towarowego, jak i pasażerskiego. W razie potrzeby analiza ta dokonuje również oceny kosztów i korzyści społeczno-gospodarczych płynących z utworzenia korytarza towarowego.

▼B

4. W planie wdrożenia bierze się pod uwagę rozwój terminali, tak aby zaspokajały one potrzeby kolejowego transportu towarowego w danym korytarzu towarowym, w szczególności jako intermodalne węzły na trasie korytarzy towarowych.

5. W stosownych przypadkach rada zarządzająca podejmuje działania na rzecz współpracy z administracjami regionalnymi lub lokalnymi w odniesieniu do planu wdrożenia.

Artykuł 10

Zasięganie opinii wnioskodawców

Rada zarządzająca wprowadza mechanizmy konsultacyjne w celu właściwego uczestnictwa wnioskodawców będących potencjalnymi użytkownikami danego korytarza towarowego. W szczególności zapewnia ona, by zasięgano opinii wnioskodawców przed przekazaniem radzie wykonawczej planu wdrożenia, o którym mowa w art. 9.

ROZDZIAŁ III

INWESTYCJE W KORYTARZU TOWAROWYM

Artykuł 11

Planowanie inwestycji

1. Rada zarządzająca sporządza plan inwestycyjny, który zawiera szczegółowe informacje na temat indykatywnych średnio- i długoterminowych inwestycji w infrastrukturę w korytarzu towarowym, i dokonuje jego okresowych przeglądów, oraz przekazuje go do zatwierdzenia radzie wykonawczej. Plan ten obejmuje:

a) wykaz planowanych projektów dotyczących rozbudowy, modernizacji lub ponownego zagospodarowania infrastruktury kolejowej i należących do niej urządzeń w korytarzu towarowym oraz wykaz odpowiednich zapotrzebowań finansowych i źródeł finansowania;

b) plan rozmieszczenia odnoszący się do interoperacyjnych systemów w korytarzu towarowym spełniający zasadnicze wymogi i techniczne specyfikacje interoperacyjności, które mają zastosowanie do sieci, określone w dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE z dnia 17 czerwca 2008 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie ([1]). Plan ten opiera się na analizie kosztów i korzyści wynikających z użytkowania systemów interoperacyjnych;

c) plan zarządzania zdolnością przepustową dotyczący pociągów towarowych, które mogą kursować w korytarzu towarowym, obejmujący eliminację zidentyfikowanych wąskich gardeł. Plan ten może opierać się na poprawie zarządzania prędkością i zwiększeniu długości pociągu, skrajni ładunkowej, przewożonego ładunku lub nacisku na oś, dopuszczonych w odniesieniu do pociągów kursujących w korytarzu towarowym; oraz

d) w stosownych przypadkach – odniesienie do wkładu Unii przewidzianego w ramach unijnych programach finansowych.

([1]) Dz.U. L 191 z 18.7.2008, s. 1.

▼B

2. Stosowanie niniejszego rozporządzenia nie narusza kompetencji państw członkowskich odnoszących się do planowania i finansowania infrastruktury kolejowej.

Artykuł 12

Koordynacja robót

Rada zarządzająca koordynuje i zapewnia opublikowanie w jednym miejscu, w odpowiedni sposób i we właściwym czasie, harmonogramu wykonania wszelkich robót dotyczących infrastruktury i należących do niej urządzeń, które mogłyby ograniczyć zdolność przepustową w korytarzu towarowym.

ROZDZIAŁ IV

ZARZĄDZANIE KORYTARZEM TOWAROWYM

Artykuł 13

Punkt kompleksowej obsługi wniosków w sprawie zdolności przepustowej infrastruktury

1. Rada zarządzająca korytarza towarowego wyznacza lub tworzy wspólny organ umożliwiający wnioskodawcom składanie wniosków i uzyskiwać odpowiedzi – w jednym miejscu i w ramach jednej operacji – w sprawie zdolności przepustowej infrastruktury dla pociągów towarowych przekraczających co najmniej jedną granicę w jednym korytarzu towarowym (zwany dalej „punktem kompleksowej obsługi” (*one-stop shop*)).

2. Punkt kompleksowej obsługi, jako narzędzie koordynacji, dostarcza również podstawowych informacji dotyczących alokacji zdolności przepustowej infrastruktury, w tym informacji, o których mowa w art. 18. Pokazuje on zdolność przepustową infrastruktury dostępną w momencie składania wniosku i jej cechy zgodnie z określonymi wcześniej parametrami, takimi jak prędkość, długość pociągu, skrajnia ładunkowa lub nacisk na oś, dopuszczonymi w odniesieniu do pociągów kursujących w korytarzu towarowym.

3. Punkt kompleksowej obsługi podejmuje decyzje w sprawie wniosków o wstępnie ustalone trasy pociągów określone w art. 14 ust. 3 i w sprawie rezerwy zdolności przepustowej określonej w art. 14 ust. 5. Dokonuje on alokacji zdolności przepustowej zgodnie z przepisami dotyczącymi alokacji zdolności przepustowej określonymi w dyrektywie 2001/14/WE. Informuje on bezzwłocznie właściwych zarządców infrastruktury o tych wnioskach i podjętych decyzjach.

4. W przypadku wszelkich wniosków w sprawie zdolności przepustowej infrastruktury, które nie mogą być przyjęte zgodnie z ust. 3, punkt kompleksowej obsługi przekazuje bezzwłocznie wniosek w sprawie zdolności przepustowej infrastruktury właściwym zarządcom infrastruktury – i, w stosownych przypadkach, organom alokującym, o których mowa w art. 14 ust. 2 dyrektywy 2001/14/WE – którzy podejmują decyzję co do tego wniosku zgodnie z art. 13 i rozdziałem III tej dyrektywy oraz przekazują tę decyzję punktowi kompleksowej obsługi celem dalszego procedowania.

▼B

5. Działalność punktu kompleksowej obsługi jest prowadzona w sposób przejrzysty i niedyskryminacyjny. W tym celu prowadzi się rejestr udostępniany wszystkim zainteresowanym. Zawiera on daty wpływu wniosków, nazwy wnioskodawców, informacje dotyczące dostarczonych dokumentów oraz wydarzeń, które miały miejsce w toku postępowania. Działalność ta podlega kontroli dokonywanej przez organy kontrolne zgodnie z art. 20.

Artykuł 14

Zdolność przepustowa przydzielana pociągom towarowym

1. Rada wykonawcza określa ogólne ramy alokacji zdolności przepustowej infrastruktury w korytarzu towarowym zgodnie z art. 14 ust. 1 dyrektywy 2001/14/WE.

2. Rada zarządzająca ocenia zapotrzebowanie na zdolność przepustową przydzielaną na potrzeby pociągów towarowych kursujących w korytarzu towarowym, przy uwzględnieniu analizy rynku transportowego, o której mowa w art. 9 ust. 3 niniejszego rozporządzenia, wniosków w sprawie zdolności przepustowej infrastruktury odnoszących się do poprzednich i obecnie obowiązujących rozkładów jazdy oraz umów ramowych.

3. Na podstawie oceny określonej w ust. 2 niniejszego artykułu zarządcy infrastruktury danego korytarza towarowego wspólnie definiują i organizują wstępnie ustalone międzynarodowe trasy pociągów dla pociągów towarowych, zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 15 dyrektywy 2001/14/WE, uwzględniając potrzebę alokacji zdolności przepustowej dla innych rodzajów transportu, w tym transportu pasażerskiego. Zawierają one ułatwienia w odniesieniu do czasu przejazdu, częstotliwości, godzin odjazdu i miejsca przeznaczenia oraz tras odpowiednich dla usług transportu towarowego w celu zwiększenia ilości towarów przewożonych pociągami towarowymi kursującymi w korytarzu towarowym. Informacje o tych wstępnie ustalonych trasach pociągów są publikowane nie później niż trzy miesiące przed upływem ostatecznego terminu otrzymania wniosków w sprawie zdolności przepustowej, o którym mowa w załączniku III do dyrektywy 2001/14/WE. Zarządcy infrastruktury kilku korytarzy towarowych mogą, w razie potrzeby, koordynować wstępnie ustalone międzynarodowe trasy pociągów, oferując zdolność przepustową w danych korytarzach towarowych.

4. Wstępnie ustalone trasy pociągów w pierwszej kolejności przydziela się na potrzeby pociągów towarowych, które przekraczają co najmniej jedną granicę.

5. Jeśli jest to uzasadnione potrzebami rynku i oceną, o której mowa w ust. 2 niniejszego artykułu, zarządcy infrastruktury wspólnie określają rezerwę zdolności przepustowej dla międzynarodowych pociągów towarowych kursujących w korytarzach towarowych, uwzględniając potrzebę alokacji zdolności przepustowej dla innych rodzajów transportu, w tym transportu pasażerskiego, i zapewniają dostępność tej rezerwy w ramach ostatecznych obowiązujących rozkładów jazdy, pozwalającej im na szybkie i odpowiednie reagowanie na wnioski w sprawie zdolności przepustowej składane *ad hoc*, o których mowa w art. 23 dyrektywy 2001/14/WE. Zdolność ta jest zarezerwowana do określonego terminu przed przewidzianą datą jej przydzielenia, zgodnie z decyzją rady zarządzającej. Termin ten nie przekracza 60 dni.

▼B

6. Rada zarządzająca promuje koordynację zasad pierwszeństwa w odniesieniu do alokacji zdolności przepustowej w korytarzu towarowym.

7. Zarządcy infrastruktury mogą przewidzieć w warunkach użytkowania opłaty za trasy pociągów przydzielone, ale ostatecznie niewykorzystane. Wysokość opłaty jest stosowana, odstraszająca i skuteczna.

8. Poza przypadkami siły wyższej, w tym pilnych i nieprzewidzianych prac mających fundamentalne znaczenie dla zapewnienia bezpieczeństwa, trasa pociągu przydzielona zgodnie z niniejszym artykułem do celów przewozu towarowego nie może być anulowana później niż na dwa miesiące przed przewidzianą w obowiązującym rozkładzie jazdy datą świadczenia usługi, jeżeli dany wnioskodawca nie wyraża zgody na takie anulowanie. W takim przypadku dany zarządca infrastruktury stara się zaproponować wnioskodawcy trasę pociągu o równoważnej jakości i wiarygodności, którą wnioskodawca ma prawo zaakceptować lub odrzucić. Niniejszy przepis pozostaje bez uszczerbku dla praw, które mogą przysługiwać wnioskodawcy na mocy umowy, o której mowa w art. 19 ust. 1 dyrektywy 2001/14/WE. W każdym przypadku wnioskodawca może skierować sprawę do organu kontrolnego, o którym mowa w art. 20 niniejszego rozporządzenia.

9. Rada zarządzająca korytarza towarowego oraz grupa doradcza, o której mowa w art. 8 ust. 7, wprowadzają procedury służące zapewnieniu optymalnej koordynacji alokacji zdolności przepustowej między zarządcami infrastruktury zarówno w odniesieniu do wniosków, o których mowa w art. 13 ust. 1, jak i do wniosków otrzymanych przez danych zarządców infrastruktury. Procedury te dotyczą także dostępu do terminali.

10. W ust. 4 i 9 niniejszego artykułu odniesienia do zarządców infrastruktury obejmują, w stosownych przypadkach, organy alokujące, o których mowa w art. 14 ust. 2 dyrektywy 2001/14/WE.

Artykuł 15

Upoważnieni wnioskodawcy

Niezależnie od art. 16 ust. 1 dyrektywy 2001/14/WE, wnioskodawcy inni niż przedsiębiorstwa kolejowe lub utworzone przez nie ugrupowania międzynarodowe, tacy jak nadawcy, spedytorzy towarowi i operatorzy transportu kombinowanego, mogą składać wnioski o przydzielenie wstępnie ustalonych międzynarodowych tras pociągów określonych w art. 14 ust. 3 oraz o rezerwę zdolności przepustowej określoną w art. 14 ust. 5. W celu wykorzystania takiej trasy pociągów do transportu towarowego w korytarzu towarowym wymienieni wnioskodawcy wyznaczają przedsiębiorstwo kolejowe zawierające porozumienie z zarządcą infrastruktury zgodnie z art. 10 ust. 5 dyrektywy 91/440/EWG.

Artykuł 16

Zarządzanie ruchem

1. Rada zarządzająca korytarza towarowego wprowadza procedury koordynacji zarządzania ruchem w tym korytarzu. Rady zarządzające łączących się korytarzy towarowych wprowadzają procedury koordynacji zarządzania ruchem w takich korytarzach towarowych.

▼B

2. Zarządcy infrastruktury korytarza towarowego oraz grupa doradcza, o której mowa w art. 8 ust. 7, wprowadzają procedury w celu zapewnienia optymalnej koordynacji między eksploatacją infrastruktury kolejowej a eksploatacją terminali.

Artykuł 17

Zarządzanie ruchem w przypadku zakłóceń

1. Rada zarządzająca przyjmuje wspólne cele w zakresie punktualności lub wytyczne w zakresie zarządzania ruchem w przypadku zakłóceń w ruchu pociągów w korytarzu towarowym.

2. Każdy zarządca infrastruktury opracowuje zasady pierwszeństwa dotyczące zarządzania różnymi rodzajami ruchu w podlegającej mu części korytarzy towarowych zgodnie ze wspólnymi celami lub wytycznymi, o których mowa w ust. 1 niniejszego artykułu. Zasady pierwszeństwa są publikowane w regulaminie sieci, o którym mowa w art. 3 dyrektywy 2001/14/WE.

3. Reguły ustanawiania zasad pierwszeństwa zapewniają co najmniej, że trasa pociągu, o której mowa w art. 14 ust. 3 i 4, przydzielona na potrzeby pociągów towarowych, które kursują zgodnie z obowiązującym rozkładem jazdy, w miarę możliwości nie jest zmieniana. Reguły ustanawiania zasad pierwszeństwa mają na celu maksymalne skrócenie całkowitego czasu przywracania sieci do normalnego funkcjonowania w odniesieniu do potrzeb wszystkich rodzajów transportu. W tym celu zarządcy infrastruktury mogą koordynować zarządzanie różnymi rodzajami ruchu w kilku korytarzach towarowych.

Artykuł 18

Informacje o warunkach użytkowania korytarza towarowego

Rada zarządzająca sporządza, regularnie aktualizuje i publikuje dokument zawierający:

a) wszystkie informacje zawarte w regulaminie sieci dla sieci krajowych, dotyczącym korytarza towarowego, sporządzonym zgodnie z procedurą określoną w art. 3 dyrektywy 2001/14/WE;

b) wykaz terminali i ich charakterystykę, w szczególności informacje dotyczące warunków i sposobów dostępu do terminali;

c) informacje dotyczące procedur, o których mowa w art. 13–17 niniejszego rozporządzenia; oraz

d) plan wdrożenia.

Artykuł 19

Jakość usług w korytarzu towarowym

1. Rada zarządzająca korytarza towarowego promuje spójność planów wykonania w korytarzu towarowym, o których mowa w art. 11 dyrektywy 2001/14/WE.

▼B

2. Rada zarządzająca monitoruje świadczenie usług kolejowego transportu towarowego w korytarzu towarowym i raz do roku publikuje wyniki tego monitorowania.

3. Rada zarządzająca przeprowadza badania satysfakcji użytkowników korytarza towarowego i raz do roku publikuje ich wyniki.

Artykuł 20

Organy kontrolne

1. Organy kontrolne, o których mowa w art. 30 dyrektywy 2001/14/WE, współpracują na rzecz monitorowania konkurencji w danym kolejowym korytarzu towarowym. W szczególności zapewniają niedyskryminacyjny dostęp do danego korytarza i pełnią funkcję organów odwoławczych, o których mowa w art. 30 ust. 2 tej dyrektywy. Prowadzą wymianę niezbędnych informacji uzyskiwanych od zarządców infrastruktury i innych właściwych stron.

2. W celu wspierania wolnej i uczciwej konkurencji w korytarzach towarowych państwa członkowskie dążą do ustanowienia porównywalnego poziomu regulacji prawnych. Organy kontrolne są łatwo dostępne dla podmiotów rynkowych oraz są w stanie podejmować decyzje w sposób niezależny i skuteczny.

3. W przypadku gdy wnioskodawca złoży skargę do organu kontrolnego dotyczącą międzynarodowych usług kolejowego transportu towarowego lub w ramach dochodzenia prowadzonego przez organ kontrolny z własnej inicjatywy, dany organ kontrolny konsultuje się z organami kontrolnymi wszystkich pozostałych państw członkowskich, przez które przebiega międzynarodowa trasa pociągu dla danego pociągu towarowego, i zwraca się do nich o udzielenie wszelkich niezbędnych informacji przed podjęciem decyzji.

4. Organy kontrolne, których opinii zasięgnięto na mocy ust. 3, udzielają wszelkich informacji, o które same mają prawo się zwrócić do danego organu kontrolnego na mocy obowiązującego je prawa krajowego. Informacje te mogą być wykorzystane wyłącznie do celów rozpatrywania skargi lub w ramach dochodzenia, o których mowa w ust. 3.

5. Organ kontrolny, do którego wniesiono skargę lub który wszczął dochodzenie z własnej inicjatywy, przekazuje stosowne informacje odpowiedzialnemu organowi kontrolnemu, tak aby organ ten podjął środki w odniesieniu do zainteresowanych stron.

6. Wszyscy przedstawiciele zarządców infrastruktury włączeni w procedury, o których mowa w art. 15 ust. 1 dyrektywy 2001/14/WE, zapewniają bezzwłoczne dostarczenie wszelkich informacji – niezbędnych do celów rozpatrywania skargi lub w ramach dochodzenia, o których mowa w ust. 3 niniejszego artykułu – o które zwrócił się organ kontrolny państwa członkowskiego będącego siedzibą danego przedstawiciela włączonego w procedury. Ten organ kontrolny jest upoważniony do przekazania organom kontrolnym, o których mowa w ust. 3 niniejszego artykułu, informacji odnoszących się do danej międzynarodowej trasy pociągu.

▼B

ROZDZIAŁ V

PRZEPISY KOŃCOWE

Artykuł 21

Procedura komitetowa

1. Komisja jest wspierana przez komitet, o którym mowa w art. 11a dyrektywy 91/440/EWG.

2. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 3 i 7 decyzji 1999/468/WE z uwzględnieniem przepisów jej art. 8.

3. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 5 i 7 decyzji 1999/468/WE z uwzględnieniem przepisów jej art. 8.

Okres przewidziany w art. 5 ust. 6 decyzji 1999/468/WE ustala się na trzy miesiące.

Artykuł 22

Monitorowanie procesu wdrażania

Po utworzeniu korytarza towarowego co dwa lata rada wykonawcza, o której mowa w art. 8 ust. 1, przedstawia Komisji wyniki planu wdrożenia dla tego korytarza. Komisja dokonuje analizy tych wyników i informuje o tej analizie komitet, o którym mowa w art. 21.

Artykuł 23

Sprawozdanie

Komisja okresowo analizuje stosowanie niniejszego rozporządzenia. Komisja przedstawia Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie, po raz pierwszy do dnia 10 listopada 2015 r., a następnie co trzy lata.

Artykuł 24

Środki tymczasowe

Niniejsze rozporządzenie nie ma zastosowania do Republiki Cypryjskiej i Malty, dopóki na ich terytoriach nie powstanie system kolei.

Artykuł 25

Wejście w życie

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

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

▼**M1**

ZAŁĄCZNIK

WYKAZ KORYTARZY TOWAROWYCH

	Państwa członkowskie	Główne trasy ([1])	Ustanowienie korytarzy towarowych:
„Ren – Alpy”	NL, BE, DE, IT	Zeebrugge-Antwerpia/Amsterdam/Vlissingen (+)/Rotterdam-Duisburg-[Bazylea]-Mediolan- Genua	Do dnia 10 listopada 2013 r.
„Morze Północne – Morze Śródziemne”	NL, BE, LU, FR, UK (+)	Glasgow (*)/Edynburg (*)/Southampton (*)/Felixstowe (*)-Londyn (+)/Dunkierka (+)/Lille (+)/Liège (+)/Paryż (+)/ Amsterdam (+)-Rotterdam-Zeebrugge (+)/Antwerpia-Luksemburg-Metz-Dijon-Lyon/[Bazylea]-Marsylia (+)	Do dnia 10 listopada 2013 r.
„Skandynawia – Morze Śródziemne”	SE, DK, DE, AT, IT	Sztokholm/[Oslo] (+)/Trelleborg (+)-Malmö-Kopenhaga-Hamburg-Innsbruck-Werona-La Spezia (+)/Livorno (+)/ Ankona (+)/Tarent (+)/Augusta (+)/ Palermo	Do dnia 10 listopada 2015 r.
„Atlantyk”	PT, ES, FR, DE (+)	Sines-Lizbona/Leixões — Madryt-Medina del Campo/ Bilbao/Donostia-San Sebastián-Irun- Bordeaux-Paryż/Hawr/Metz – Strasburg (+)/ Mannheim (+) Sines-Elvas/Algeciras	Do dnia 10 listopada 2013 r.
„Morze Bałtyckie – Morze Adriatyckie”	PL, CZ, SK, AT, IT, SI	Świnoujście (+)/Gdynia-Katowice-Ostrawa/Żylina-Bratysława/ Wiedeń/Klagenfurt-Udine-Wenecja/ Triest/ /Bolonia/Rawenna Graz-Maribor-Lublana-Koper/Triest	Do dnia 10 listopada 2015 r.
„Morze Śródziemne”	ES, FR, IT, SI, HU, HR (+)	Almería-Walencja/Algeciras/Madryt-Saragossa/Barcelona-Marsylia-Lyon-Turyn-Mediolan-Werona-Padwa/Wenecja-Triest/ Koper- Lublana-Budapeszt Lublana (+)/Rijeka (+)-Zagrzeb (+)-Budapeszt-Zahony (granica węgiersko-ukraińska)	Do dnia 10 listopada 2013 r.
„Wschód / wschodnia część regionu Morza Śródziemnego”	CZ, AT, SK, HU, RO, BG, EL, DE (*)	— Bukareszt-Konstanca Bremerhaven (*)/Wilhelmshaven (*)/Rostock (*)/Hamburg (*)-Praga-Wiedeń/Bratysława-Budapeszt — Widin-Sofia-Burgas (*)/Swilengrad (*) (granica bułgarsko-turecka)/ Promachonas-Saloniki-Ateny-Patras (*)	Do dnia 10 listopada 2013 r.

▼M1

	Państwa członkowskie	Główne trasy ([1])	Ustanowienie korytarzy towarowych:
„Morze Północne – Morze Bałtyckie” ([°])	DE, NL, BE, PL, LT, LV (*), EE (*)	Wilhelmshaven ([+])/Bremerhaven/Hamburg ([+])/ Amsterdam ([+])/ Rotterdam/Antwerpia-Akwizgran/Berlin-Warszawa-Terespol (granica polsko-białoruska)/Kowno-Ryga (*)-Tallinn (*)	Do dnia 10 listopada 2015 r.
„Ren – Dunaj” ([‡])	FR, DE, AT, SK, HU, RO, CZ	Strasburg-Mannheim-Frankfurt-Norymberga-Wels Strasburg-Stuttgart-Monachium-Salzburg-Wels-Wiedeń-Bratysława-Budapeszt-Arad-Braszóv/Krajova-Bukareszt-Konstanca Czerna nad Cisą (granica słowacko-ukraińska)-Koszyce-Żylina-Górny Lidecz-Praga-Monachium/Norymberga	Do dnia 10 listopada 2020 r.

([1]) „/” oznacza trasy alternatywne. Zgodnie z wytycznymi TEN-T korytarz atlantycki i śródziemnomorski powinny w przyszłości zostać uzupełnione o oś towarową Sines/Algeciras-Madryt-Paryż, obejmującą centralną magistralę pirenejską poprzez tunel na niskiej wysokości.

([+]) Trasy oznaczone znakiem [+] powinny zostać włączone do odpowiednich korytarzy najpóźniej 3 lata po dacie ustanowienia określonej w niniejszej tabeli. Istniejące struktury zdefiniowane w art. 8 i art. 13 ust. 1 niniejszego rozporządzenia zostaną dostosowane przy uwzględnieniu udziału dodatkowych państw członkowskich i zarządców infrastruktury w odpowiednich korytarzach. Dostosowania te opierają się na analizach rynkowych i biorą pod uwagę aspekt obecnego transportu pasażerskiego i towarowego zgodnie z art. 14 ust. 3 niniejszego rozporządzenia.

(*) Trasy oznaczone znakiem *powinny zostać włączone do odpowiednich korytarzy najpóźniej 5 lat po dacie ustanowienia określonej w niniejszej tabeli. Istniejące struktury zdefiniowane w art. 8 i art. 13 ust. 1 niniejszego rozporządzenia zostaną dostosowane przy uwzględnieniu udziału dodatkowych państw członkowskich i zarządców infrastruktury w odpowiednich korytarzach. Dostosowania te opierają się na analizach rynkowych i biorą pod uwagę aspekt obecnego transportu pasażerskiego i towarowego zgodnie z art. 14 ust. 3 niniejszego rozporządzenia.

([°]) Do czasu zrealizowania linii „Rail Baltica” o nominalnej szerokości torów wynoszącej 1435 mm, przy ustanawianiu i funkcjonowaniu tego korytarza bierze się pod uwagę specyfikę różnych systemów szerokości torów.

([‡]) Stworzenie tego korytarza opiera się na analizach rynkowych i bierze pod uwagę aspekt obecnego transportu pasażerskiego i towarowego zgodnie z art. 14 ust. 3 niniejszego rozporządzenia. Odcinek „Czerna nad Cisą (granica słowacko-ukraińska)-Koszyce-Żylina-Górny Lidecz-Praga” zostanie ustanowiony do dnia 10 listopada 2013 r.