



Rada
Unii Europejskiej

Bruksela, 4 czerwca 2021 r.
(OR. en)

9396/21

TRANS 358

WYNIK PRAC

Od:	Sekretariat Generalny Rady
Do:	Delegacje
Nr poprz. dok.:	8790/21
Dotyczy:	Kolej jako wiodący element inteligentnej i zrównoważonej mobilności – Konkluzje Rady (3 czerwca 2021 r.)

Delegacje otrzymują w załączeniu konkluzje Rady pt. „Kolej jako wiodący element inteligentnej i zrównoważonej mobilności”, przyjęte przez Radę na jej 3798. posiedzeniu 3 czerwca 2021 r.

Kolej jako wiodący element inteligentnej i zrównoważonej mobilności

– Konkluzje Rady –

UWZGLĘDNIAJĄC:

1. konkluzje Rady Europejskiej z dnia 12 grudnia 2019 r., w których zatwierdzono cel, jakim jest osiągnięcie neutralności klimatycznej Unii Europejskiej do 2050 r.¹, oraz komunikat Komisji z dnia 11 grudnia 2019 r. w sprawie Europejskiego Zielonego Ładu²;
2. ciągle zaangażowanie unijnych ministrów transportu na rzecz kolei³, wyrażone w zeszłym roku w:
 - a) oświadczeniu politycznym popierającym europejski program działań na rzecz międzynarodowych kolejowych przewozów pasażerskich, przedstawionym na nieformalnej wideokonferencji unijnych ministrów transportu w dniu 4 czerwca 2020 r. oraz
 - b) deklaracji ministerialnej w sprawie innowacyjnego transportu w kolejowych korytarzach towarowych wydanej na konferencji w Berlinie, która odbyła się w dniu 21 września 2020 r.;
3. komunikat Komisji z dnia 9 grudnia 2020 r. pt. „Strategia na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności – europejski transport na drodze ku przyszłości”⁴, w którym wyrażono zamiar podwojenia kolejowych przewozów towarowych i potrojenia przewozów pasażerskich koleją dużych prędkości do 2050 r.;
4. decyzję Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/2228 z dnia 23 grudnia 2020 r. w sprawie Europejskiego Roku Kolei (2021)⁵;

¹ Dok. EUCO 29/19.

² Dok. COM(2019)640 final, ST 15051/19 + ADD 1.

³ Regularnie angażują się też ministrowie transportu Norwegii i Szwajcarii.

⁴ Dok. COM(2020) 789 final, ST 14012/20 + ADD1.

⁵ Dz.U. L 437 z 28.12.2020, s. 108.

5. rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/241 z dnia 12 lutego 2021 r. ustanawiające Instrument na rzecz Odbudowy i Zwiększania Odporności⁶ oraz zbliżające się przyjęcie drugiego rozporządzenia ustanawiającego instrument „Łącząc Europę”;
6. nieformalną wideokonferencję unijnych ministrów transportu z dnia 30 marca 2021 r., na której ministrowie zajęli stanowisko w sprawie dokumentu roboczego prezydencji portugalskiej pt. „Jak przyspieszyć przesunięcie międzygałęziowe w stronę kolei: różne drogi, wspólny cel”;

RADA UNII EUROPEJSKIEJ

7. ZAUWAŻA, że systemy kolejowe UE przeszły fundamentalne reformy regulacyjne na skutek przyjęcia czterech pakietów legislacyjnych w 2001 r.⁷, 2004 r., 2007 r. i 2016 r.
Z ZADOWOLENIEM przyjmuje pozytywne skutki tych reform dla otwarcia rynku i harmonizacji technicznej, które częściowo zostały już osiągnięte, a częściowo są oczekiwane;
8. DOSTRZEGA, że ramy regulacyjne na szczeblu unijnym i krajowym są bardzo złożone i zróżnicowane, i PODKREŚLA, że należy podjąć dalsze wysiłki w celu zapewnienia korzyści gospodarczych i operacyjnych z harmonizacji technicznej, w szczególności w odniesieniu do transgranicznych przewozów kolejowych, przy jednoczesnym uznaniu różnych punktów wyjścia w państwach członkowskich i ich zróżnicowanych struktur organizacyjnych; PODKREŚLA, jak ważne jest pełne wdrożenie obowiązującego prawodawstwa Unii, ZWRACA UWAGĘ, że przyszłe wnioski ustawodawcze Unii powinny opierać się na dokładnej analizie aktualnej sytuacji i w miarę możliwości dążyć do uproszczenia;
9. ZAUWAŻA, że niektóre państwa członkowskie nie zapewniają łączalności kolejowej, w związku z czym inteligentną i zrównoważoną mobilność można w nich osiągnąć jedynie za pomocą innych środków transportu; DOSTRZEGA również, że sieci w innych państwach członkowskich są odizolowane, a więc działania na rzecz zwiększenia interoperacyjności nie poprawiają wydajności;

⁶ Dz.U. L 57 z 18.2.2021, s. 17.

⁷ Pierwszy pakiet kolejowy został w 2012 r. przekształcony dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE z dnia 21 listopada 2012 r. w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego (Dz.U. L 343 z 14.12.2012, s. 32).

10. **PODKREŚLA**, że dalsza harmonizacja techniczna mająca na celu zwiększenie interoperacyjności sieci krajowych będzie wspierać jednolity rynek międzynarodowych przewozów kolejowych, unijne systemy kolejowe i wydajność; **PODKREŚLA** ponadto wkład kolei w gospodarkę Unii i jej bazę przemysłową, w tym w jej konkurencyjność na świecie, która również skorzysta na badaniach naukowych, innowacjach i harmonizacji technicznej; **OCZEKUJE ZATEM** na nowe europejskie wspólne przedsięwzięcie kolejowe, które powinno odegrać kluczową rolę w badaniach nad nowymi technologiami cyfrowymi w sektorze kolejowym, zapewniając tym samym skoordynowane z sektorem podejście do ogólnej ewolucji systemów kolejowych. Powinno to również doprowadzić do szybszego rozwoju technicznych ram regulacyjnych, biorąc pod uwagę, jak długo zajęło wdrożenie wcześniejszych norm;
11. **JEST ZDANIA**, że z uwagi na potrzebę dążenia do neutralnej dla klimatu i ekologicznej⁸ mobilności, jak i zapewnienia odpornego i wzajemnie połączonego systemu transportowego, zwłaszcza w czasach kryzysu, co pokazała pandemia COVID-19, kolej będzie w przyszłej ofercie transportowej zajmować strategiczną pozycję;
12. **PODKREŚLA**, jak ważny – dla zapewnienia wszystkim korzyści płynących z przewozów kolejowych – jest stały dialog między organami publicznymi, odpowiednimi zainteresowanymi stronami, pracodawcami, pracownikami i użytkownikami przewozów kolejowych; **ODNOTOWUJE** w związku z tym opinię rozpoznawczą Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego z dnia 24 marca 2021 r. w sprawie jednolitego europejskiego obszaru kolejowego, sporządzoną na wniosek prezydencji portugalskiej⁹;
13. **OCZEKUJE** na planowaną zmianę unijnych przepisów w sprawie kolejowych korytarzy towarowych¹⁰ oraz w sprawie transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T)¹¹;

⁸ Kolej to niewielki ślad węglowy, niskie emisje, niski poziom użytkowania gruntów i długi cykl życia taboru; zmniejsza ona też zagęszczenie ruchu i poprawia jakość powietrza na obszarach miejskich.

⁹ Dok. EESC TEN/727, ST 7614/21.

¹⁰ 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 (Dz.U. L 276 z 20.10.2010, s. 22).

¹¹ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej (Dz.U. L 348 z 20.12.2013, s. 1).

I. Przesunięcie międzygałęziowe

14. **PODKREŚLA**, że przewozy kolejowe odpowiadają za jedynie 0,4% emisji CO₂ generowanych przez transport, mimo że w skali Europy ich udział w transporcie pasażerskim wynosi 8%, a w towarowym – 19%¹². Z tego względu prawdopodobnie najskuteczniejszym sposobem obniżenia emisyjności transportu na dużej części terytorium UE jest przesunięcie międzygałęziowe od wysokoemisyjnych rodzajów transportu do przewozów kolejowych;
15. **ZAUWAŻA**, że podjęte dotychczas znaczne działania na rzecz otwarcia rynku i harmonizacji technicznej ustabilizowały udział przewozów kolejowych w szybko rozwijającym się rynku, na którym wzrosły również oczekiwania klientów, ale nie osiągnięto jeszcze wyraźnego przesunięcia w kierunku kolei, pomimo postępów poczynionych w poszczególnych segmentach rynku;
16. **PRZYZNAJE**, że przybliżenie przesunięcia międzygałęziowego będzie wymagało zwiększenia atrakcyjności i konkurencyjności kolei poprzez poprawę usług kolejowych dostosowanych do zapotrzebowania klientów oraz skuteczną optymalizację rozwiązań multimodalnych łączących kolej z innymi rodzajami transportu. Postępy należy również wspomagać poprzez skuteczną współpracę między odpowiednimi państwami członkowskimi i między zarządcami infrastruktury. Ogólnie rzecz biorąc, rzeczywiste przesunięcie międzygałęziowe będzie wymagało zwiększenia natężenia ruchu kolejowego na skalę wyprzedzającą wzrost gospodarczy;
17. **UWAŻA, ŻE ISTOTNE JEST, ABY** regularne oceny polityki mierzące poziom faktycznego otwarcia rynku i harmonizacji technicznej uzupełniano analizą wpływu polityki na przesunięcie międzygałęziowe, spójność gospodarczą i społeczną, efektywność środowiskową, wydajność systemu, opłaty infrastrukturalne, poziomy usług i warunki pracy;
18. **Z ZADOWOLENIEM PRZYJMUJE** zatem realizowane inicjatywy mające na celu opracowanie perspektywicznej i lepiej działającej analizy przesunięcia międzygałęziowego poprzez ocenę postępów, które można osiągnąć w danych warunkach, oraz przy założeniu konkretnej poprawy w zakresie jakości infrastruktury i łączalności, z uwzględnieniem wszystkich form ruchu krajowego i międzynarodowego, a także zobowiązanie Komisji do opracowania „wskaźnika połączeń kolejowych”; **ZACHĘCA** do dokonywania ocen średnio- i długodystansowych połączeń między głównymi miastami;

¹² Zob. Komisja Europejska, Mały rocznik statystyczny 2020, tabele 3.2.12, 2.3.3 i 2.2.3 (z wyłączeniem transportu rurociągowego).

II. Odporność

19. ZAUWAŻA, że transport jest jednym z sektorów najbardziej dotkniętych pandemią COVID-19, przy czym szkody gospodarcze wynikają ze znacznego ograniczenia podróży i turystyki, zakłóceń w łańcuchu dostaw, utraty dochodów przez operatorów kolejowych oraz ograniczenia łączalności w całej UE. Te zjawiska spowodowały znaczne straty gospodarcze dla przedsiębiorstw kolejowych i zarządców infrastruktury kolejowej, a najpoważniejsze konsekwencje miały dla kolejowych przewozów pasażerskich, gdzie mogły opóźnić lub zablokować realizację nowych inwestycji i usług. Jednocześnie kolej okazała się najbardziej odpornym środkiem transportu, zwłaszcza jeżeli chodzi o transport kombinowany nietowarzystający;
20. ZAUWAŻA, że ukierunkowane działania ministrów transportu we współpracy z Unią Europejską i wszystkimi odpowiednimi zainteresowanymi stronami pomogły sektorowi kolejowemu poradzić sobie z negatywnymi skutkami gospodarczymi kryzysu, który niemal doprowadził niektóre zainteresowane strony do upadku; działania te zapewniły tym samym przetrwanie tej podstawowej usługi i dobra publicznego;
21. STOI NA STANOWISKU, że kryzys ten unaoczniał potrzebę wzmocnienia odporności i środków awaryjnych oraz konieczność poprawy dostępności, spójności i koordynacji w ramach sieci kolejowej, a także potrzebę bardziej priorytetowego traktowania kwestii usprawnienia połączeń transgranicznych w ramach transeuropejskiej sieci kolejowej, która stanowiłaby rdzeń odpornych i zrównoważonych szlaków umożliwiających mobilność; ZWRACA SIĘ DO Komisji o przedstawienie postępów poczynionych w przygotowaniu planu awaryjnego dla transportu w celu lepszego radzenia sobie z pandemią i innymi poważnymi kryzysami;

III. Europejski kolejowe przewozy pasażerskie

22. **PODKREŚLA**, że chociaż udział międzynarodowych kolejowych przewozów pasażerskich w całym rynku kolejowych przewozów pasażerskich w UE jest niski¹³, dostrzega się obiecujące sygnały zarówno po stronie podaży, jak i popytu, co sugeruje, że w ciągu następnej dekady możliwy jest znaczny wzrost. Realizowane obecnie przedsięwzięcia, na przykład mające na celu ożywienie przewozów europejskimi pociągami nocnymi, cechują się entuzjazmem i różnorodnością;
23. **ZAUWAŻA** znaczne różnice w poziomie rozwoju usług, infrastruktury i sieci związanych z międzynarodowymi kolejowymi przewozami pasażerskimi w różnych częściach Europy, wynikające m.in. z zapotrzebowania klientów, decyzji politycznych, geografii, gęstości zaludnienia oraz integracji gospodarczej między regionami transgranicznymi;
24. **Z ZADOWOLENIEM PRZYJMUJE** utworzenie platformy ds. międzynarodowego kolejowych przewozów pasażerskich (IRP), w której uczestniczy wiele zainteresowanych stron, oraz praktyczne działania podjęte przez tę platformę, i **ODNOTOWUJE** ewolucję koncepcji Trans Europe Express 2.0 (TEE 2.0); **PRZYCHYLNIE ODNOSI SIĘ DO** zamiaru przedstawienia przez Komisję w tym roku planu działania na rzecz zwiększenia liczby usług w zakresie długodystansowych i transgranicznych pasażerskich przewozów kolejowych, **PODKREŚLA** potrzebę współpracy między państwami członkowskimi a Unią Europejską w celu usunięcia barier rynkowych i **ZWRACA SIĘ** do Komisji, by do przyszłego roku przedstawiła sprawozdanie z postępu prac, w którym omówi rezultaty swojego planu działania;
25. **ZACHĘCA DO** dalszego rozwoju europejskich kolejowych przewozów pasażerskich. W perspektywie krótko- i średnioterminowej należy tego dokonywać poprzez uzupełnianie istniejących usług i skupianie się na komforcie pasażerów, uczciwej konkurencji, całościowym planowaniu tras i sprzedaży biletów przez przedsiębiorstwa kolejowe i sprzedawców biletów będących podmiotami zewnętrznymi, bezpośrednich połączeniach z transportem regionalnym, lokalnym i miejskim oraz procedurach alokacji zdolności przepustowej, bez uszczerbku dla kompetencji państw członkowskich i zarządców infrastruktury w tym zakresie, a także poprzez usuwanie barier technicznych i operacyjnych, zwłaszcza na odcinkach transgranicznych i w terminalach transgranicznych;

¹³ 7% całkowitej liczby pasażerokilometrów; Komisja Europejska, Mały rocznik statystyczny 2020, tabela 3.2.12.

26. PRZYZNAJE, że dalszy rozwój tego segmentu wymaga usunięcia pozostałych wąskich gardeł infrastrukturalnych w unijnym systemie kolejowym, realizacji sieci bazowej i kompleksowej TEN-T, rozwoju sieci dużych prędkości, zakupu interoperacyjnego taboru kolejowego oraz pełnego wdrożenia europejskiego systemu zarządzania ruchem kolejowym (ERTMS), jak wyszczególniono w krajowych planach wdrożenia, co zminimalizuje przerwy w ruchu;
27. DOSTRZEGA różnorodność krajowych podejść do organizacji kolejowych przewozów pasażerskich i PODKREŚLA, że usługi otwartego dostępu odpowiadające na popyt na rynku mają zasadnicze znaczenie dla rozszerzenia przesunięcia międzygałęziowego w stronę kolei, które musi łączyć się z szeroką kulturą innowacji i dynamiczną gospodarką kolejową; UZNAJE, że w niektórych przypadkach państwa członkowskie mogą rozważyć, w celu wytworzenia pożądanej oferty transportowej, wykorzystanie na swoim terytorium zamówień publicznych na usługi w zakresie międzynarodowych kolejowych przewozów pasażerskich – jako uzupełnienie zamówień dotyczących przewozów krajowych; w związku z tym OCZEKUJE, że Komisja dokona przeglądu wytycznych interpretacyjnych dotyczących rozporządzenia (WE) nr 1370/2007¹⁴;

IV. Europejskie kolejowe przewozy towarowe

28. OCZEKUJE, że postępy na drodze do ukończenia sieci bazowej transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T) w ustalonym terminie, powszechne wdrożenie europejskiego systemu zarządzania ruchem kolejowym (ERTMS), zarówno jego części przytorowej, jak i pokładowej, któremu towarzyszyć będzie stopniowe wycofywanie dotychczasowych systemów sygnalizacji, a także dalsza harmonizacja wymogów technicznych i operacyjnych, doprowadzą do zwiększenia wydajności, zredukowania kosztów i poprawy integracji przewozów kolejowych, umożliwiając tym samym dalszy rozwój kolejowych przewozów towarowych;

¹⁴ Wytyczne interpretacyjne dotyczące rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 dotyczącego usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego (Dz.U. C 92 z 29.3.2014, s. 1).

29. OCZEKUJE, że kolejowe przewozy towarowy zostaną dodatkowo wzmocnione dzięki skoordynowanemu wprowadzaniu nowych innowacji, zwłaszcza w dziedzinie cyfryzacji i automatyzacji, o ile ich wdrożenie przyczyni się, z perspektywy relacji kosztów do korzyści, do zwiększenia konkurencyjności sektora kolejowego; ZAUWAŻA, że cyfrowa wymiana informacji, obejmująca systemy śledzenia, będzie stanowić istotny krok w kierunku włączenia kolejowych przewozów towarowych do łańcucha dostaw, co sprawi, że kolejowe przewozy towarowe staną się bardziej wiarygodnym wyborem dla wysyłających.
30. W odniesieniu do Europejskiego Zielonego Ładu, w którym Komisja Europejska wymienia kolejowe przewozy towarowe jako jeden z priorytetów, OCZEKUJE, że inicjatywa ta będzie opierać się na zdobytych doświadczeniach i najlepszych praktykach opracowanych już w ramach kolejowych korytarzy towarowych, a jednocześnie wspierać innowacje w zakresie nowych technologii, cyfryzacji i koncepcji operacyjnych w celu stworzenia bardziej zintegrowanej sieci operacyjnej dla konkurencyjnych kolejowych przewozów towarowych;
31. ZAUWAŻA, że unijna sieć kolejowa ukierunkowana na konkurencyjne przewozy towarowe, składająca się z kolejowych korytarzy towarowych, okazała się bardzo przydatna przy opracowywaniu skoordynowanych działań i wspólnych środków przez zainteresowane podmioty odpowiedzialne za działania operacyjne, ułatwiając jednocześnie m.in. zwiększenie odporności kolejowych przewozów towarowych w przypadku poważnych kryzysów oraz wdrożenie niezbędnych środków awaryjnych;
32. DOCENIAJĄC prace wykonane już w ramach kolejowych korytarzy towarowych, Z ZADOWOLENIEM PRZYJMUJE zobowiązanie państw członkowskich do dalszej współpracy z Komisją Europejską i koordynatorami korytarzy sieci bazowej TEN-T, PODKREŚLA, jak ważny jest dalszy rozwój zdolności przepustowej infrastruktury i tras kolejowych korytarzy towarowych zgodnie z wymogami rynku i potrzebami klientów, a także ZACHĘCA do usprawniania funkcjonowania kolejowych korytarzy towarowych w skoordynowany sposób;

V. Sieci, inwestycje i łączalność

33. ZAUWAŻA, że sieć TEN-T ma ogromne znaczenie dla rozwoju spójnej interoperacyjnej sieci kolejowej o dużej przepustowości w całej Unii, a także dla połączenia jej z portami, lotniskami oraz terminalami drogowymi i terminalami na śródlądowych drogach wodnych. Chociaż sieć TEN-T nie zdołała sama zlikwidować ogromnych asymetrii w zasięgu i gęstości sieci kolejowej, dzięki instrumentowi „Łącząc Europę” i innym instrumentom finansowym Unii umożliwiła wielu państwom członkowskim o mniejszych zdolnościach inwestycyjnych stałą, choć powolną, modernizację i poprawę łączalności w ich sieciach;
34. PODKREŚLA, jak ważna jest spójna polityka TEN-T oraz projekty, które sprzyjają rozwojowi międzynarodowych kolejowych przewozów pasażerskich dużych prędkości między głównymi węzłami miejskimi i ułatwiają bardziej konkurencyjne kolejowe przewozy towarowe; PODKREŚLA, że jest to jeden z warunków wstępnych osiągnięcia celów strategii na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności; ZACHEĆCA do podejmowania inicjatyw mających na celu oferowanie, tam gdzie to możliwe, połączeń kolejowych, które mogą zastąpić loty na krótkich dystansach;
35. MAJĄC NA UWADZE cel polityczny, jakim jest gospodarka neutralna dla klimatu, DOSTRZEGA, że budżety krajowe w wielu państwach członkowskich nadal dźwigają ciężar poprzedniego kryzysu gospodarczego i aktualnej pandemii oraz że inwestycje publiczne w sektorze transportu w tych państwach członkowskich pozostają ledwie na poziomie wymaganym do zapewnienia utrzymania;
36. PODKREŚLA, że sektor kolejowy będzie musiał jak najlepiej wykorzystać instrumenty finansowe UE. Infrastruktura przewozów kolejowych została uznana za segment najbardziej potrzebujący inwestycji dla ukończenia sieci TEN-T i zmodernizowania istniejącej sieci; W związku z tym Z ZADOWOLENIEM PRZYJMUJE FAKT, że państwa członkowskie planują wykorzystać zasoby udostępnione w ramach Instrumentu na rzecz Odbudowy i Zwiększania Odporności oraz wieloletnich ram finansowych na lata 2021–2027 do zwiększenia konkurencyjności sektora kolejowego i wsparcia powiązanych inwestycji w infrastrukturę kolejową;

37. **PODKREŚLA**, że systemowa integracja z innymi rodzajami transportu, w tym z transportem morskim, transportem śródlądowymi drogami wodnymi, transportem lotniczym i drogowym, ofertami transportu miejskiego i aktywną mobilnością, ma zasadnicze znaczenie dla utrzymania połączeń między terytoriami i osiągnięcia przesunięcia międzygałęziowego. W związku z tym konieczne jest zwiększenie możliwości przesiadek między poszczególnymi rodzajami transportu, podniesienie przepustowości istniejącej infrastruktury przesiadkowej i przeładunkowej oraz lepsze zarządzanie ruchem intermodalnym;
38. **ROZUMIE**, że sektor ten musi dokonać znacznych inwestycji w międzynarodowy tabor do przewozów długodystansowych. Finansowanie można wspierać za pomocą gwarancji na szczeblu Unii, tak aby wykorzystywać innowacje, dokonywać modernizacji stosownie do nowych specyfikacji technicznych, zwiększać elastyczność, bezpieczeństwo i komfort oraz dywersyfikować ofertę usług; **DOSTRZEGA** również, że pilnie potrzebne są inwestycje ze strony sektora prywatnego i **PRZYPOMINA** państwom członkowskim o istnieniu międzynarodowych umów i traktatów ułatwiających inwestycje prywatne, takich jak luksemburski protokół kolejowy do konwencji kapsztadzkiej¹⁵;
39. **WZYWA** Komisję, aby przeanalizowała ewentualne programy na szczeblu europejskim pozwalające na wspieranie – w sposób niedyskryminujący – przewoźników kolejowych oraz aby przedstawiła wyniki tych prac Radzie; W związku ze specyfiką sektora kolejowego **ODNOTOWUJE**, że Komisja zamierza dokonać przeglądu zasad przyznawania pomocy państwa.

¹⁵ Protokół do Konwencji o zabezpieczeniach międzynarodowych na wyposażeniu ruchomym dotyczący zagadnień właściwych dla taboru kolejowego (Dz.U. L 331 z 16.12.2009, s.4).