

UPRAVLJANJE EVROPSKIM ŽELEZNIČKIM TERETNIM KORIDORIMA

GOVERNANCE OF EUROPEAN RAIL FREIGHT CORRIDORS

Datum prijema rada: 18.11.2017.

UDK: 656.1/.2(082)(0.034.4)

REZIME

U bici za povećanje učestvovanja i konkurentnosti železničkog transporta u kopnenom saobraćaju koridori predstavljaju ključno mesto. Evropska unija poseban značaj pridaje upravljanju železničkim teretnim koridorima što čini najvažniji deo njene Uredbe 913/2010. Ovako uređen način upravljanja koridorom ima zadatak da unapred definiše sve postupke i procedure, kako bi čitav proces postao unificiran i familijaran krajnjim korisnicima. Ideja je da ovakav način upravljanja i odvijanja saobraćaja prouzrokuje preusmeravanje određene količine robe sa drumskog na železnički saobraćaj koji je u pogledu transporta robe znatno efikasniji i ima manji uticaj na životnu sredinu u odnosu na druge vidove saobraćaja. U radu se prikazuje definisana upravljačka struktura sa zadacima, nadležnostima odgovarajućih tela, kao i način funkcionisanja sistema upravljanja železničkim teretnim koridorom. **Ključne reči:** železnica, teretni koridori, upravljačka struktura

SUMMARY

In the battle to increase rail transport together with its competitiveness in land transport, corridors play a key role. The European Union gives special importance to the management of rail freight corridors, which represents the most important part of its Regulation 913/2010. This organized way of managing the corridor has the task of defining in advance all procedures in order to make the entire process unified and user friendly. The idea is that this way of managing traffic causes taking over of a certain amount of goods from road to rail, which is considerably more efficient in terms of transport of goods and has a lesser impact on the environment compared to other modes of transport. The paper presents a defined managing structure with tasks, responsibilities of the appropriate bodies, as well as the way in which the management system of the railway freight corridor operates. **Key words:** railway, freight corridors, governance structure

1. UVOD

Razvijanje saobraćaja i njegovo dobro funkcionisanje u Evropskoj uniji od velikog je značaja, zato što se u budućnosti planira povećanje prometa robe. Potrebni su infrastrukturni pravci,

odnosno koridori, na kojima bi se roba mogla transportovati efikasnije i masovnije, a železnica je takav vid saobraćaja čije karakteristike najbolje ispunjavaju te uslove. Direktiva Saveta 91/440 EEZ od 29. jula 1991. godine o razvoju železnica

* Nikola Stanojević, dipl. inž. saob, Srbija Kargo, Beograd, Nemanjina 6, nstanojevic999@gmail.com

** Uroš Stanimirović, dipl. inž. saob, Ministarstvo građevinarstva, saobraćaja i infrastrukture, Beograd, Nemanjina 22-26, uros.stanimirovic@mgsi.gov.rs

Zajednice i Direktiva 2001/14 EZ Evropskog parlamenta i Saveta od 26. februara 2001. godine o raspodeli kapaciteta železničke infrastrukture i naplaćivanju naknada za korišćenje železničke infrastrukture bile su ključne direktive u procesu otvaranja železničkog tržišta. Međunarodne i nacionalne usluge železničkog teretnog transporta, koje su otvorene za konkurenciju od 1. januara 2007. godine, trebalo bi da imaju na raspolaganju železničku infrastrukturu, koja je dobrog kvaliteta i koja je u dovoljnoj meri finansirana, tj. železničku infrastrukturu koja omogućava pružanje pouzdanih usluga teretnog transporta pod dobrim uslovima u pogledu komercijalne brzine i vremena putovanja, odnosno uslove da usluge, koje data infrastruktura pruža, zaista odgovaraju sklopljenim ugovorima sa prevoznicima u železničkom saobraćaju.

U širem smislu, pojam „koridor“ može da se opiše kao saobraćajna infrastruktura, koja uključuje pripadajuće čvorove i urbane oblasti koje povezuje, kada pomoću nje može da se realizuje i putnički i teretni saobraćaj najmanje jednim vidom saobraćaja na različitim prostornim (lokalnim, regionalnim i međunarodnim), kao i institucionalnim (sektorskim) nivoima. U pojedinim dokumentima Evropske komisije, koji se tiču transporta, navodi se da koridori predstavljaju „generator za ekonomski rast i razvoj Evrope“.

„Teretni železnički koridor“, koji kako Evropska legislativa nalaže, predstavlja izabrane železničke pruge, koje uključuju železničke trajektne linije na teritoriji država članica ili između država članica i evropskih trećih zemalja, koje povezuju dva ili više terminala duž glavne maršrute i sporedne maršrute duž deonice koje ih povezuju, u koje se uključuje železnička infrastruktura i njena oprema.

Prema zakonodavstvu Evropske unije, najbitniji dokument koji uređuje oblast železničkih teretnih koridora je Uredba (EU) br. 913/2010 Evropskog parlamenta i Saveta od 22. septembra 2010. godine o evropskoj železničkoj mreži za konkurentan teretni transport, koja je predmet ovog rada. Zbog svoje složenosti, najvažnije pitanje koje će biti razmatrano je ispitivanje načina na koji se vrši upravljanje teretnim koridorima.

2. USLOVI ZA PROGLAŠENJE ŽELEZNIČKOG TERETNOG KORIDORA

Uslovi koje je neophodno ispuniti za uspostavljanje železničkog teretnog koridora su:

- prelazak teretnog koridora preko teritorije najmanje tri države članice ili dve države članice, ako je rastojanje između terminala koje opslužuje teretni koridor veće od 500 km;
- usklađenost teretnog koridora sa TEN-T mrežom, ERTMS koridorima i/ili koridorima koje definiše RNE;
- integracija prioriternih koridora TEN-T u teretni koridor;
- ravnoteža između socio-ekonomskih troškova i koristi koje proizilaze iz uspostavljanja teretnog koridora;
- uspostavljanje svih teretnih koridora, koje su predložile države članice, kako bi se uspostavila evropska železnička mreža za konkurentan železnički transport;
- razvoj železničkog teretnog saobraćaja i glavnih trgovinskih tokova i prometa robe duž teretnog koridora;
- bolja uzajamna povezanost između država članica i evropskih trećih zemalja;
- interes podnosilaca zahteva u pogledu teretnog koridora;
- postojanje dobre uzajamne povezanosti sa ostalim vidovima transporta, posebno zahvaljujući odgovarajućoj mreži terminala, uključujući morske luke i luke na unutrašnjim plovnicima.

2.1. Uspostavljanje teretnih železničkih koridora

Uspostavljanje teretnih železničkih koridora znači preduzimanje svih neophodnih mera za implementaciju koridora za železnički teret u skladu sa Uredbom EU 913/2010, kako bi koridor postao operativan. To posebno znači:

- uspostaviti upravljačku strukturu koridora, koju čine Izvršni odbor, Upravni odbor i savetodavne grupe;
- označiti železničke linije i terminale do koridora;
- izraditi plan implementacije;
- postaviti ili odrediti One-Stop-Shop (treba da prikaže raspoloživost infrastrukture u trenutku podnošenja zahteva za kapacitetom i pruža informacije koje se tiču načina organizacije i upravljanja saobraćajem duž koridora, a koje se nalaze u dokumentima koje objavljuje Upravni odbor) i obezbediti širenje informacija;

- odrediti naznačeni kapacitet;
- razviti usklađene procese i pravila za rukovanje zahtevima za kapacitet, raspodelom kapaciteta i upravljanjem saobraćajem, a potom u potvrđivanju sa tehničkim specifikacijama interoperabilnosti.

Od presudnog značaja je da se usklađeni procesi i alati primenjuju na svakom teretnom koridoru, kako bi se osigurala transparentnost i povezanost svih teretnih koridora, interfejsi između alata koji koriste različiti koridori treba da budu isti.

3. UPRAVLJANJE TERETNIM KORIDOROM

Za svaki teretni koridor države članice na koridoru treba da uspostave Izvršni odbor koji je odgovoran za definisanje opštih ciljeva teretnog koridora, nadzor i preduzimanje odgovarajućih mera. Te mere podrazumevaju da Upravni odbor donosi svoje odluke, uključujući odluke o svom pravnom statusu, uspostavljanju svoje organizacione strukture, resursima i osoblju, na osnovu obostrane saglasnosti sa zainteresovanim upravljačima infrastrukture, a takođe on može biti nezavisan pravni subjekt. Takođe, Upravni odbor donosi mere za sprovođenje plana teretnog koridora, izrađuje i periodično revidira investicioni plan, dodeljuje kapacitete teretnim vozovima i dostavlja rezultate implementacionog plana za dati koridor Evropskoj komisiji. Izvršni odbor sastavljen je od predstavnika državnih organa. Izvršni odbor donosi svoje odluke na osnovu obostrane saglasnosti sa predstavnicima organa država kroz koje koridor prolazi.

Za svaki teretni koridor, zainteresovani upravljači infrastrukture i, po potrebi, tela za raspodelu kapaciteta uspostavljaju Upravni odbor odgovoran za preduzimanje odgovarajućih mera. Te mere podrazumevaju sprovođenje plana teretnog koridora, konsultovanje podnosilaca zahteva, koordinaciju radova, investiciono planiranje, osnivanje zajedničkog tela za prodaju trasa. Takođe, Upravni odbor procenjuje potrebu za dodelu kapaciteta teretnim vozovima, koji saobraćaju na teretnom koridoru, promoviše koordinaciju pravila prioriteta koja se odnose na dodelu kapaciteta na teretnom koridoru, uspostavlja postupke kako bi se obezbedila optimalna koordinacija raspodele kapaciteta između upravljača infrastrukture, a pored toga uzima se u obzir pristup terminalima. Upravni odbor usvaja zajedničke ciljeve za

preciznost i smernice za upravljanje saobraćajem u slučaju poremećaja u kretanju vozova na teretnom koridoru, takođe sastavlja, redovno ažurira i objavljuje informacije o uslovima korišćenja teretnog koridora i vodi računa o kvalitetu usluga na njemu. Upravni odbor sastavljen je od predstavnika upravljača infrastrukture.

Države članice i upravljači infrastrukture, koji su uključeni u teretni koridor, sarađuju u okviru Izvršnog i Upravnog odbora, kako bi se osigurao razvoj teretnog koridora u skladu sa implementacionim planom.

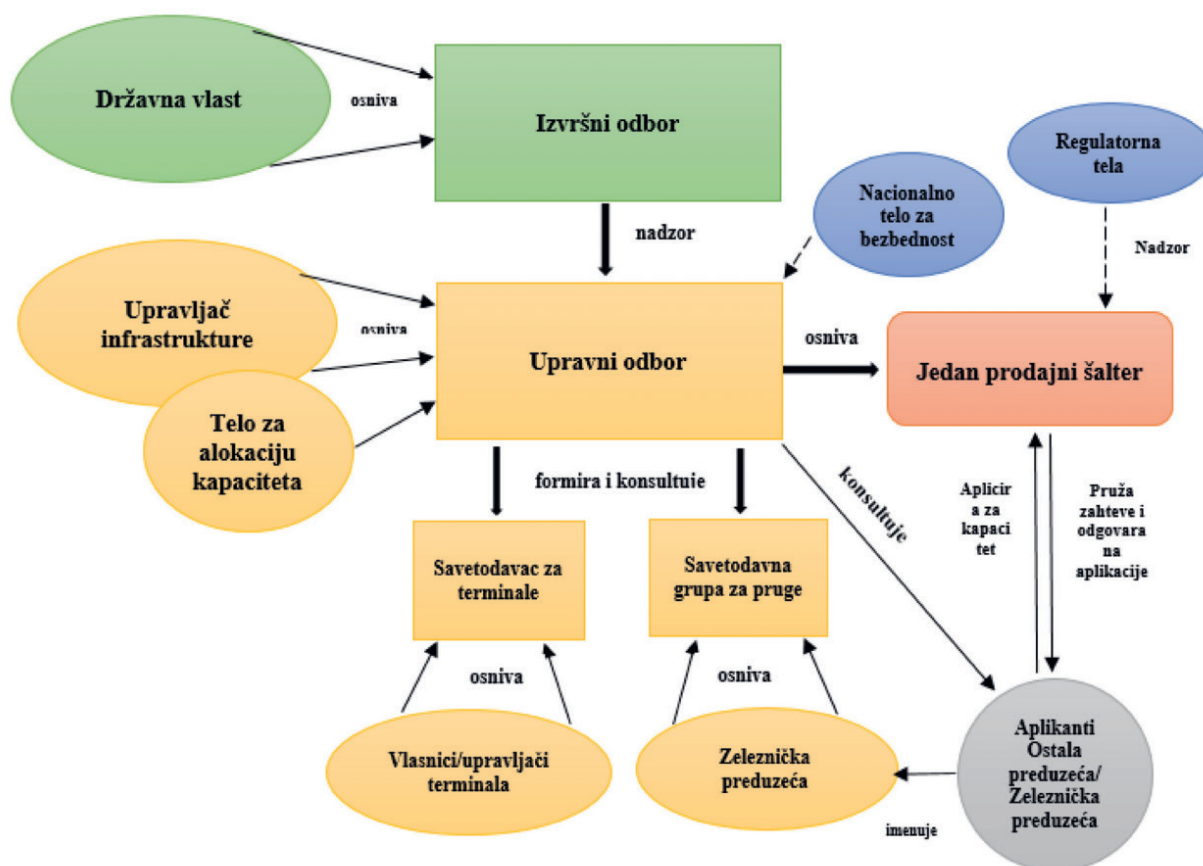
U slučaju neslaganja između Upravnog odbora i Savetodavne grupe, grupa može uputiti pitanje Izvršnom odboru. Izvršni odbor deluje kao posrednik i blagovremeno obezbeđuje svoje mišljenje. Konačnu odluku, međutim, donosi Upravni odbor.

Upravni odbor uspostavlja dodatnu savetodavnu grupu sastavljenu od prevoznika u železničkom saobraćaju, koja je zainteresovana za korišćenje teretnog koridora. Ova savetodavna grupa može dati mišljenje o svakom predlogu Upravnog odbora koji utiče na date prevoznike. Ona takođe može davati mišljenja na sopstvenu inicijativu. Upravni odbor uzima u obzir ova mišljenja. On takođe koordinira, u skladu sa nacionalnim i evropskim planovima primene, upotrebu interoperabilnih IT aplikacija ili alternativnih rešenja, koja mogu biti dostupna u budućnosti za obradu zahteva za međunarodne trase vozova i funkcionisanje međunarodnog saobraćaja na teretnom koridoru. Na slici 1. predstavljena je detaljna struktura funkcionisanja upravljanja jednim teretnim železničkim koridorom.

3.1. Formiranje Izvršnog odbora

Izvršni odbor sastoji se od predstavnika država učesnica u koridoru. Njegovo formiranje je jedno od prvih koraka u implementaciji uredbe, koju treba izvršiti što je pre moguće da bi se definisala interna pravila za početak funkcionisanja. Za neke koridore Izvršni odbor priprema izjavu o ciljevima za Upravni odbor i zahteva akcioni plan.

Izvršni odbor trebalo bi da formalizuje svoja poslovna pravila (sastanci itd). Treba da izabere državu koja predsedava (na određeni period) da bi vršila koordinaciju aktivnosti. Takođe, Odbor



Slika 1. Upravljačka struktura teretnih železničkih koridora

trebalo bi da pripremi programe poslovanja i izjavu o ciljevima za Upravni odbor, koji takođe treba poslati u DG MOVE (Generalni direktorat za mobilnost i transport Evropske komisije nadležan za transport unutar Evropske unije). Zvanično odobrenje, od strane nadležnog ministarstva za transport, olakšalo bi obaveze u vezi sa ciljevima i zadacima.

Da bi se izbeglo dupliranje tela ili zadataka, Izvršni odbor, u principu, trebalo bi da se zasniva na postojećim strukturama izvršnih odbora ERTMS koridora, na njihovim postojećim organizacionim strukturama, a obim zadataka treba da se prilagodi i proširi da bi se zadovoljili zahtevi Uredbe. Na primer, predsedavajući postojećeg ERTMS koridora uglavnom je direktor zadužen za pitanja drumskog ili železničkog transporta u resornom ministarstvu. Jedan od njegovih saradnika sekretar je Izvršnog odbora.

Sastanci, kojih uglavnom ima od četiri do šest godišnje, mogu da se odvijaju u različitim državama članica koridora.

Postojeće međuvladine projekte, koji se tiču koridora, npr. projekte koji se tiču pitanja granica treba da razmatraju Izvršni odbor i, tamo gde je neophodno, Upravni. Predstavnici Izvršnog odbora trebali bi da pozivaju predstavnike Upravnog odbora na pojedine sastanke da bi redovno izveštavali o progresu u implementaciji koridora i da bi sagledali tekuća pitanja relevantna za Izvršni odbor.

Glavni zadaci Izvršnog odbora su:

- definicija glavnih ciljeva teretnog koridora i njihov nadzor;
- prihvatanje definisanih terminala i pruga;
- preduzimanje odgovarajućih mera za:
 - davanje mišljenja u slučaju nepostizanja dogovora između Upravnog odbora i Savetodavnog tela za terminale;
 - prihvatanje implementacionog i investicionog plana;
 - definisanje okvira za alokaciju kapaciteta;
 - prezentovanje izveštaja o napretku Komisiji.

Izvršni odbor može zajedno sa Upravnim odborom i savetodavnim grupama, da donese procedure, koje bi se ticale rešavanja primedbi koje nisu u delokrugu regulatornog tela.

3.2. Formiranje Upravnog odbora

Upravljači infrastrukture i, tamo gde je potrebno, tela za alokaciju treba da uspostave Upravni odbor. Železnička preduzeća ne treba da budu članovi ovog odbora. Što se tiče učestvovanja tela za alokaciju, može da bude prikladno da se uključe samo u pitanja u vezi sa alokacijom kapaciteta.

Glavni zadaci Upravnog odbora su:

- predlaganje terminala i pruga koje će se dodeliti koridoru;
- uspostavljanje njihove strukture i definisanje interne radne procedure;
- formiranje Savetodavne grupe menadžera i vlasnika terminala;
- formiranje Savetodavne grupe železničkih prevoznika čije mišljenje uzimaju u obzir;
- koordinacija IT alata za zahtevanje trasa i regulisanje saobraćaja;
- izrađivanje i vršenje periodične revizije implementacionog plana i studije transportnog tržišta;
- saradnja sa odgovarajućim regionalnim i/ili lokalnim vlastima;
- konsultacija komitentima, koji zahtevaju trase (aplikanata);
- izrađivanje investicionog plana;
- koordinacija i objavljivanje radova na pruzi;
- uspostavljanje ili određivanje jednog prodajnog šaltera, (One Stop Shop);
- procena neophodnih kapaciteta;
- promocija koordinacije pravila za prioritete, koji se tiču alokacije kapaciteta;
- procedure koje obezbeđuju optimalno upravljanje alokacije kapaciteta između upravljača infrastrukture i terminala;
- procedure za upravljanje saobraćajem;
- usvajanje zajedničkih ciljeva za tačnost reda vožnje;
- usvajanje smernica za upravljanje saobraćajem u slučaju poremećaja;
- objavljivanje dokumenata koji se tiču koridora;
- promocija kompatibilnosti između radnih programa duž teretnog koridora.

4. SAVETODAVNE GRUPE

Upravni odbor treba da uspostavi savetodavnu grupu koja će predstavljati železnička preduzeća koja koriste teretni železnički koridor ili su zainteresovana da koriste koridor. Ova grupa trebala bi da bude formirana u relativno kratkom vremenskom periodu, nakon formiranja Izvršnog i Upravnog odbora, da bi davala mišljenja na predloge Upravnog odbora koja se tiču železničkih preduzeća. Ovo je neophodno za pripremu implementacionog plana, za koji podnosioci zahteva za korišćenje koridora treba da budu konsultovani pre izveštavanja Izvršnog odbora. Upravni odbor treba da uspostavi savetodavnu grupu sastavljenu od upravljača i vlasnika terminala na teretnom koridoru. Terminale mogu predstavljati vlasnik i upravljač, dok bi vlasnik primarno trebalo da bude uključen u pitanja koja se tiču investicija. Kada neka strana smatra da nije tretirana korektno, da je diskriminisana ili oštećena, može da se obrati regulatornom telu po tom pitanju. Upravni odbor odgovoran je za organizacionu i logističku podršku ove savetodavne grupe. Učešće u Savetodavnoj grupi za terminale na dobrovoljnoj je osnovi. Članovima ove grupe neće da bude finansijski nadoknađeno učestvovanje.

4.1. Savetodavna grupa železničkih preduzeća

Upravni odbor odgovoran je za organizacionu i logističku podršku savetodavnih grupa, (organizacija sastanaka, internih pravila i procedura itd.) uključujući njihovo finansiranje. Učestvovanje železničkih preduzeća u savetodavnim grupama ne finansira se što znači da je na volonterskoj osnovi. Članovi savetodavnih grupa neće imati finansijsku podršku organizacije koridora za njihovo konsultovanje.

Upravni odbor treba da uspostavi savetodavne mehanizme za aplikante koji žele da koriste koridor. Treba ih konsultovati pre podnošenja implementacionog plana Izvršnom odboru.

Grupu treba informisati o bilo kom predlogu Upravnog odbora, koji ima uticaj na železnička preduzeća. Da bi se povećala transparentnost i da bi se uspostavio proces konsultacija, Upravni odbor može da informiše savetodavna tela agendama i beleškama sa sastanaka. Sva železnička preduzeća treba da budu informisana o osnivanju ove grupe.

S obzirom na to da bilo koje železničko preduzeće može da tvrdi da je zainteresovano da koristi koridor, broj mogućih učesnika u savetodavnoj grupi može da bude povećati. Železnička preduzeća različitih veličina i organizacionih struktura trebalo bi da budu deo ove grupe. Treba omogućiti nova članstva u grupi i sastav grupe treba s vremena na vreme revidirati da bi se izvršilo prilagođavanje. Grupe objedinjenih kompanija treba da predstavlja jedan član.

Savetodavna grupa treba da radi po principu postizanja konsenzusa ili većinskog donošenja odluka. Svaki član treba da ima istu težinu glasa.

4.2. Savetodavna grupa vlasnika/upravljača terminala

Razmena iskustava na koridoru može da bude vrlo korisna i može da unapredi performanse samog koridora i terminala. Savetodavna grupa treba da izrađuje u pripremi informacije u vezi sa terminalima. Ne sme da postoji sukob između upravljanja ili vlasništva nad terminalom i bilo koje železničke aktivnosti. Svi vlasnici/upravljači terminala treba da budu informisani o uspostavljanju savetodavne grupe i o mogućnostima da učestvuju u njoj, s obzirom na to da bilo koji vlasnik/upravljač terminalom može da bude zainteresovan da koristi koridor, dok broj potencijalnih učesnika u grupi može da bude veliki. U grupi treba da učestvuju predstavnici terminala različitih veličina i organizacionih struktura. Novo članstvo uvek je moguće, a sastav savetodavne grupe treba da se povremeno revidira. Jedan član treba da predstavlja grupe objedinjenih kompanija. Savetodavna grupa treba da radi po principu većinskog donošenja odluka. Snaga svakog glasa trebala bi da bude ravnomerna sa ostalim glasovima. Da bi se povećala transparentnost i da bi se uspostavio proces konsultacija, Upravni odbor može da informiše savetodavna tela agendama i beleškama sa sastanaka. Svi vlasnici/upravljači terminala treba da budu informisani o osnivanju ove grupe, koja treba da bude osnovana brzo nakon osnivanja Izvršnog i Upravnog odbora, zbog davanja mišljenja na predloge ovih odbora.

5. DISKUSIJA

Kada govorimo uopšteno o radu bilo kog sistema, od koga zahtevamo da funkcioniše

na dobar način, primećujemo da je jako važno suštinsko funkcionisanje podsistema, a potom dalje funkcionisanje do nekih operativnih i osnovnih komponenti. Slična situacija je i kada posmatramo železničke teretne koridore u Evropi, kao velike sisteme ponaosob, koje zajedno treba da funkcionišu u okviru transevropske železničke mreže. U nastavku biće definisani neki od problema, koji su od velikog značaja za efikasno korišćenje i eksploataciju železničkih teretnih vozova na železničkim teretnim koridorima.

FLEKSIBILNOST: koja je potrebna i u interesu upravljača infrastrukture i aplikanata. Trase vozova moraju biti definisane sa dovoljnom fleksibilnošću, koja se prvenstveno odnosi na podešavanja vremena polazaka i dolazaka vozova međusobno na istom teretnom koridoru, ali i na ostalim povezanim železničkim teretnim koridorima. Dva potencijalna pristupa za definisanje trasa su:

1. klasičan pristup koji tačno definiše trase vozova (sa vremenom dolazaka, polazaka, prolazaka kroz čvorove i terminale),
2. fleksibilni pristup, odnosno indikativne trase vozova sa mogućnošću prilagođavanja trasa tokom procesa eksploatacije (koje su u interesu upravljača infrastrukture i aplikanata). Kod slučaja indikativnih železničkih trasa treba da se odredi određeni vremenski prostor (+/- 30 minuta), u okviru koga se trasa voza može prilagoditi.

Definisanje vremenskog prostora treba da izvrši Upravni odbor u saradnji sa savetodavnim grupama na osnovu studija o tržištu železničkog saobraćaja, dok takođe vremenski prostor treba da odražava potrebe tržišta.

IMPLEMENTACIONI PLAN: koji doprinosi određivanju ciljeva poboljšanja koridora po pitanju kapaciteta i kvaliteta usluge. Rad na šemama performansi železničkih teretnih koridora takođe bi mogao da na opipljiv i efikasan način smanji vreme tranzita i poboljša pouzdanost teretnih usluga na samom teretnom železničkom koridoru.

TERMINALI: koji pokrivaju objekte u kojima se obavlja utovar/istovar robe na teretne vozove, kao i integracija železničkih usluga sa drugim vidovima prevoza. Kvalitet koridora, za železnički teretni saobraćaj, ne zavisi samo od železničke pruge, već i od fizičkih kapaciteta terminala i načina na koji se

njima upravlja. Otvoreni pristup biće obavezan za terminale u javnom vlasništvu, kao i za terminale u vlasništvu preduzeća u kojima je država glavni akcionar, ili kada druge okolnosti onemogućavaju obavezan otvoreni pristup. Terminali treba da doprinesu progresivnom uvođenju IT alata u železničke teretne koridore, dok se zahtevi železničkih preduzeća za pružanje usluga i pristupa terminalima, mogu da odbiju samo ako postoje održive alternative pod tržišnim uslovima.

UPRAVLJANJE SAOBRAĆAJEM U SLUČAJU POREMEĆAJA: Upravljači infrastrukture moraju osigurati železničkim kompanijama odgovarajuće informacije, naročito putem informisanja, oštećenim železničkim kompanijama o očekivanim i tekućim kašnjenjima, kao i o drugim promenama u saobraćaju. Europtirails je odgovarajući alat za prikaz pokreta vozova i treba ga proširiti kako bi se zadovoljile druge srodne potrebe. Neke procedure su, naravno, relevantne za prevoznike u železnici (npr. odlazak voza) koji, takođe, moraju odmah da obaveste upravljača infrastrukture o bilo kakvim promenama kretanja vozova. Države članice moraju usvojiti zajedničke ciljeve za tačnost i/ili smernice za upravljanje saobraćajem u slučaju poremećaja kretanja vozova na teretnom koridoru. Europtirails je alat koji olakšava komunikaciju između uključenih partnera, putem automatske razmene podataka u realnom vremenu.

6. ZAKLJUČAK

Jedinstveno uređivanje upravljanja železničkim teretnim koridorima neophodno je, kako bi čitav proces transporta na koridoru koji prolazi kroz teritorije više zemalja, funkcionisao u regulativnom i pravnom smislu jednako i isto. Ne smeju u nekim zemljama da se razlikuju pravila uređivanja upravljanja koridorima već sve mora da funkcioniše istorodno, svuda gde prolaze železnički teretni koridori. Iz tog razloga i postoji Uredba

EU 913/2010 da bi se izjednačilo zakonodavstvo Evropske unije koja definiše pravila uređivanja upravljanja teretnim železničkim koridorima sa nacionalnim zakonodavstvima država kroz koje železnički teretni koridori prolaze. Suština je ipak u tome da se poveća konkurentnost železničkog saobraćaja nad ostalim vidovima saobraćaja, koja se ne može postići u evropskim uslovima bez jedinstvenog upravljanja međunarodnim teretnim železničkim koridorima. Na teretnim železničkim koridorima u Evropi je budućnost razvijanja i napredovanja teretnog železničkog saobraćaja.

LITERATURA

- [1] Decision No 661/2010/EU of the European Parliament and of the Council of 7 July 2010 on Union guidelines for the development of the trans-European transport network
- [2] Handbook on the Regulation concerning a European rail network for competitive freight (Regulation EC 913/2010)
- [3] Regulation (EU) No 913/2010 of the European Parliament and of the Council of 22 September 2010 concerning a European rail network for competitive freight
- [4] Regulation (EU) No 1315/2013 of the European Parliament and of the Council of 11 December 2013 on Union guidelines for the development of the trans-European transport network and repealing Decision No 661/2010/EU
- [5] Regulation (EU) No 1316/2013 of the European Parliament and of the Council of 11 December 2013 establishing the Connecting Europe Facility, amending Regulation (EU) No 913/2010 and repealing Regulations (EC) No 680/2007 and (EC) No 67/2010