

## III

(Akty przygotowawcze)

## KOMITET REGIONÓW

### 81. SESJA PLENARNA 5–7 PAŹDZIERNIKA 2009 R.

#### Opinia Komitetu Regionów „Konkurencyjny kolejowy transport towarowy”

(2010/C 79/09)

#### KOMITET REGIONÓW

- Z zadowoleniem przyjmuje akt prawny regulujący zasady funkcjonowania europejskiej sieci kolejowej, ukierunkowany na konkurencyjny transport towarowy. Ma to na celu stworzenie wydajnej sieci transportu towarowego poprzez inteligentne wykorzystanie istniejącej infrastruktury lub jej rozbudowę.
- Uważa, że konsekwentne wprowadzanie w praktykę zasad zapisanych w powyższym akcie prawnym doprowadzi w krótkim czasie do zwiększenia efektywności transportu kolejowego, jako transportu najbardziej przyjaznego dla środowiska i najbezpieczniejszego, zdolnego do konkurowania z innymi środkami transportu pod względem efektywności.
- Uważa, że tworzone korytarze towarowego transportu kolejowego powinny łączyć inne środki transportu poprzez odpowiednie terminale, zarówno lądowe, lotnicze, jak i morskie, a także poprzez porty śródlądowe.
- Zwraca uwagę na rozwój centrów logistycznych, w zarządzaniu którymi uczestniczą władze lokalne i regionalne. Centra te powinny być uwzględniane w tworzeniu europejskiej sieci kolejowej ukierunkowanej na konkurencyjny transport towarowy. W planowanie i rozwój takich centrów logistycznych należy zaangażować władze lokalne i regionalne.
- Zwraca uwagę, że niektóre przepisy rozporządzenia mogą doprowadzić do przerostu zbędnej biurokracji w systemach zarządzających europejską siecią kolejową.
- Podkreśla, że towarowy transport kolejowy jest w miarę przyjazny dla środowiska i bezpieczny, a po zwiększeniu jego efektywności i konkurencyjności może stanowić alternatywę dla bardziej energochłonnych, mniej przyjaznych człowiekowi oraz bardziej niebezpiecznych rodzajów transportu.
- Podkreśla, że realizacja koncepcji utworzenia europejskiej sieci transportu kolejowego wymaga międzynarodowej struktury zdolnej do stymulowania koordynacji pomiędzy państwami członkowskimi i zarządcami infrastruktury w ramach poszczególnych korytarzy transportowych.

**Sprawozdawca:** Witold KROCHMAL (PL/UEN-EA), burmistrz miasta i gminy Wołów

**Dokumenty źródłowe:**

Wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie europejskiej sieci kolejowej ukierunkowanej na konkurencyjny transport towarowy

COM(2008) 852 wersja ostateczna

**I. ZALECENIA POLITYCZNE**

**WPROWADZENIE**

1. Wniosek dotyczący rozporządzenia PE i Rady UE w sprawie europejskiej sieci kolejowej ukierunkowanej na konkurencyjny transport towarowy został przyjęty w związku z koniecznością stworzenia najbezpieczniejszego, najefektywniejszego i najbardziej ekologicznego systemu transportu towarowego, służącego obywatelom i podmiotom gospodarczym.

2. Zgodnie z zapisami białej księgi dotyczącej transportu z 2001 roku, w świetle obecnych zmian w strukturze UE oraz wciąż nowych wyzwań, jakie stają przed państwami UE, należy skoncentrować się nad rozwojem współmodalności wszystkich rodzajów transportu.

3. O ile w transporcie drogowym i lotniczym przeprowadzono już wiele prac, które dały pozytywne efekty, transport kolejowy, szynowy wymaga jeszcze wielu działań.

4. Opiniowany wniosek powstał po szerokich konsultacjach wśród państw członkowskich, przewoźników kolejowych, zarządców infrastruktury, przedstawicieli przemysłu i firm spedycyjnych.

5. W wyniku tych prac stwierdzono, że utworzenie międzynarodowych korytarzy kolejowych ukierunkowanych na konkurencyjny transport towarowy w krótkim czasie zwiększy konkurencyjność kolei oraz przyczyni się do poprawy wskaźników makroekonomicznych.

**Zalecenia polityczne**

6. Komitet z zadowoleniem przyjmuje akt prawny regulujący zasady funkcjonowania europejskiej sieci kolejowej, ukierunkowany na konkurencyjny transport towarowy. Ma to na celu stworzenie wydajnej sieci transportu towarowego poprzez inteligentne wykorzystanie istniejącej infrastruktury lub jej rozbudowę.

7. Komitet uważa, że konsekwentne wprowadzanie w praktykę zasad zapisanych w powyższym akcie prawnym doprowadzi w krótkim czasie do zwiększenia efektywności transportu kolejowego, jako transportu najbardziej przyjaznego dla środowiska i najbezpieczniejszego, zdolnego do konkurowania z innymi środkami transportu pod względem efektywności.

8. Komitet uważa, że tworzone korytarze towarowego transportu kolejowego powinny łączyć inne środki transportu poprzez odpowiednie terminale, zarówno lądowe, lotnicze, jak i morskie, a także poprzez porty śródlądowe.

9. Komitet zwraca uwagę na rozwój centrów logistycznych, w zarządzaniu którymi uczestniczą władze lokalne i regionalne. Centra te powinny być uwzględniane w tworzeniu europejskiej sieci kolejowej ukierunkowanej na konkurencyjny transport towarowy. W planowanie i rozwój takich centrów logistycznych należy zaangażować władze lokalne i regionalne.

10. Komitet zwraca uwagę, że niektóre przepisy rozporządzenia mogą doprowadzić do przerosu zbędnej biurokracji w systemach zarządzających europejską siecią kolejową.

11. Komitet podkreśla, że towarowy transport kolejowy jest w miarę przyjazny dla środowiska i bezpieczny, a po zwiększeniu jego efektywności i konkurencyjności może stanowić alternatywę dla bardziej energochłonnych, mniej przyjaznych człowiekowi oraz bardziej niebezpiecznych rodzajów transportu.

12. Należy skoncentrować działania na rzecz poprawy efektywności europejskiego transportu kolejowego i zwiększenia jego konkurencyjności poprzez jak najszybsze rozwiązanie istniejących obecnie problemów, takich jak:

- poprawa współpracy pomiędzy zarządcami infrastruktury – państwami członkowskimi, w zakresie zniesienia skutków przekraczania granic, realizacji inwestycji, lepszej współpracy i koordynacji między różnymi rodzajami ruchu w zakresie eksploatacji kolei;

- rozwój i rozbudowa terminali intermodalnych, obsługujących transport kolejowy oraz poprawa efektywności ich działania z wykorzystaniem najnowszych technologii do zarządzania nimi;

- wyraźna poprawa interoperacyjności;

- minimalizacja strat wydajności związanych z dezintegracją przedsiębiorstw w wyniku otwarcia rynku;

- stworzenie przepustowej sieci kolejowej obejmującej cały obszar UE i łączącej jej północ z południem oraz wschód z zachodem..

13. W działaniach tych należy wykorzystać podjęte już inicjatywy i prace zarówno na poziomie krajowym, jak i międzynarodowym, odnoszące się do:

- dostępności i taryfikacji infrastruktury;

- zarządzania zdolnością przepustową i ruchową korytarzy transportowych;
- bezpieczeństwa w ruchu kolejowym;
- rozwoju interoperacyjności transportu kolejowego.

Ponadto niezbędne są jednocześnie następujące środki:

- rozbudowanie sieci tras pod kątem zdolności przewozowej;
- utworzenie nowych tras objazdowych dla pociągów towarowych (podobnie jak obwodnice w ruchu drogowym) omijających silnie obciążone węzły kolejowe.

14. Doświadczenia z programu transeuropejskich sieci transportowych (TEN-T), systemu sygnalizacji kolejowej (ERTMS) oraz innych dotychczasowych działań pozwolą znacznie skuteczniej i szybciej wprowadzić w życie europejską sieć kolejową ukierunkowaną na konkurencyjny transport towarowy poprzez wytworzenie efektu synergii wszystkich działań.

15. Realizacja koncepcji utworzenia europejskiej sieci transportu kolejowego wymaga międzynarodowej struktury zdolnej do stymulowania koordynacji pomiędzy państwami członkowskimi i zarządcami infrastruktury w ramach poszczególnych korytarzy transportowych. Tego rodzaju struktura powinna wymagać od państw członkowskich, by wypełniły swoje zobowiązania w zakresie tworzenia korytarzy.

16. Niezbędne jest, aby odpowiednie organy UE, państwa członkowskie UE bądź struktury zarządzania kontynuowały starania na rzecz wyeliminowania istniejących dziś ograniczeń, powodujących obniżanie efektywności, a przez to i konkurencyjności transportu kolejowego. Do ograniczeń tych należą:

- bariery językowe w ruchu transgranicznym;
- brak jednolitych programów szkolenia maszynistów obejmujących zasady ruchu kolejowego w całej UE;
- brak wspólnych norm dotyczących bezpieczeństwa i ładowności;
- niejednolite wykorzystanie technologii teleinformatycznych (TIK) oraz systemów satelitarnych i radiowych;
- brak systemu i jednoznacznej odpowiedzialności cywilnej za przesyłkę transportowaną w intermodalnych łańcuchach transportowych;
- wielość problemów natury technicznej i administracyjnej w wypadku przekraczania granic w międzynarodowym ruchu kolejowym;
- niedostateczna przepustowość – przede wszystkim w aglomeracjach – której poprawa umożliwi rozdzielenie transportu towarowego i pasażerskiego oraz ogólne zwiększenie konkurencyjności kolei jako środka transportu, o ile jest to wykonalne pod względem technicznym i planistycznym;

- różne szerokości torów kolejowych;
- nieprzestrzeganie norm dotyczących punktualności transportu, zwłaszcza w transporcie łączonym, np. kolejowo-drogowym;
- brak porozumienia co do jednolitych wymiarów i długości pociągów optymalnych pod kątem zwiększenia mocy transportowych i ochrony środowiska.

17. Wskazane byłoby ustanowienie standardów kolejowych w celu ograniczenia kosztów logistycznych, podniesienia konkurencyjności, ułatwienia dostępu do rynków, rozwoju interoperacyjności i intermodalności, większego dostosowania rozwoju gospodarczego do wymogów ekologicznych oraz uczynienia z kolei integralnej części łańcucha wartości dodanej europejskiej sieci przedsiębiorczości, przyczyniając się do optymalizacji procesów produkcji, dostaw i dystrybucji.

18. W przypadku niemożności przekazania kompetencji związanych z likwidacją barier, organy UE lub państw członkowskich powinny doprowadzić w sposób bezpośredni, poprzez swoją działalność, do wyeliminowania tych ograniczeń.

19. Struktura zarządzająca korytarzami nie powinna być zbiurokratyzowana, lecz powinna funkcjonować w sposób mobilny, w zależności od sytuacji rynkowej, i być odporna na nieuzasadnione ingerencje państw członkowskich oraz instytucji UE.

20. Popyt na usługi transportowe powinien również decydować o niezbędnej ilości tworzonych korytarzy towarowego transportu kolejowego w poszczególnych państwach.

21. Utworzenie europejskiej sieci kolejowej, ukierunkowanej na konkurencyjny transport towarowy, doprowadzi do osiągnięcia założonych celów pod warunkiem ścisłej współpracy z władzami lokalnymi i regionalnymi, przez które przebiegać będą korytarze sieci kolejowej.

22. Współpraca ta powinna odbywać się zarówno na poziomie planowania i koordynowania inwestycji związanych z powstaniem sieci, jak i eksploatacji, remontów i modernizacji korytarzy transportu kolejowego przy uwzględnieniu istniejącej infrastruktury i aktualnego natężenia ruchu.

23. Uznając wagę gwarancji tras dobrej jakości dla transportu towarowego, ich niezawodności i dobrej obsługi ruchu, należy na tych trasach, które nie będą rozdzielone na towarowe i pasażerskie, ustalić zasady funkcjonowania obu rodzajów transportu przy uwzględnieniu, w miarę możliwości, interesów regionalnych i lokalnych oraz w sposób, który nie wpłynie negatywnie na mobilność mieszkańców i nie będzie sprzeczny z innymi interesami społecznymi.

24. Odpowiednie planowanie regionalne oraz miejskie w zakresie zagospodarowania przestrzennego, uwzględniające przebieg korytarzy oraz lokalizację terminali i stacji przeładunkowych, w znaczący sposób podniesie efektywność sieci, a jednocześnie przyczyni się do poprawy stanu gospodarki miast i regionów.

25. Niezbędne są działania ze strony władz regionalnych i lokalnych oraz państw UE mające na celu dostosowanie strumieni ruchu drogowego do dystrybucji i dostarczania konsumentom towarów przewiezionych transportem kolejowym.

26. Władze lokalne i regionalne mają większe możliwości współpracy i dialogu z producentami oraz podmiotami korzystającymi z transportu kolejowego, są w stanie dużo skuteczniej wypromować określone zachowania odbiorców usług transportowych przy wyborze środków transportu oraz określonych tras. Gwarantuje to optymalne zachowania przedsiębiorców wybierających środki transportu dla ich produktów pod kątem bezpieczeństwa ekologicznego, niezawodności, szybkości i oczywiście konkurencyjności cenowej.

## II. WNIOSKI I ZALECENIA

27. Uznając utworzenie wewnętrznego rynku kolejowego za niezbędny element w ramach strategii lizbońskiej oraz strategii zrównoważonego rozwoju we Wspólnocie Europejskiej, Komitet Regionów stwierdza, że wydane rozporządzenie Parlamentu i Rady jest niezbędnym aktem prawnym pozwalającym konkurować transportowi kolejowemu z innymi, mniej ekologicznymi i mniej przyjaznymi człowiekowi środkami transportu. Na etapie realizacji, przy przydzielaniu tras priorytetowemu transportowi towarowemu trzeba należycie uwzględnić już istniejący ruch, jak choćby transport pasażerski. Jednocześnie transport towarowy krajowy i transgraniczny powinny mieć zasadniczo ten sam priorytet.

28. Ważną rolę we wprowadzeniu rozporządzenia w życie będą odgrywały władze lokalne i regionalne, które poprzez odpowiednie planowanie, umiejętne prowadzenie inwestycji drogowych, kolei regionalnych oraz inwestycji portowych w znaczny sposób mogą zwiększyć efektywność i konkurencyjność przewozów kolejowych.

29. Niezbędne jest ustalenie, wspólnie z zarządcami korytarzy kolejowych oraz władzami regionalnymi i lokalnymi, zasad przewozu materiałów niebezpiecznych.

30. Mimo że decyzje o utworzeniu korytarzy transportu towarowego będą rozpatrywane i zatwierdzane na szczeblu wspólnotowym, każdorazowo tuż przed ich podjęciem, na etapie ich planowania i uzgadniania na poziomie krajowym, muszą być one konsultowane z władzami regionalnymi oraz lokalnymi.

31. Konsultacje takie powinny określić niezbędne elementy infrastruktury związane z utworzeniem korytarza, które sprawią, że jego przebieg nie będzie negatywnie wpływał na życie społeczności lokalnych w sąsiedztwie korytarza, a także ułatwić wybór terenów lepiej nadających się do przebiegu takich korytarzy.

32. Niezbędne jest osiągnięcie optymalnego współistnienia na danym obszarze sieci pasażerskich dużej prędkości, sieci pasażerskich konwencjonalnych i podmiejskich oraz sieci towarowych wszelkiego rodzaju.

33. Ze względu na określone parametry magistrali kolejowej w korytarzach transportowych niezbędne będą zmiany w organizacji ruchu drogowego i kolejowego w niektórych miejscowościach. Dlatego konieczne jest wyposażenie władz lokalnych i regionalnych w odpowiednie instrumenty finansowe, pozwalające na wykonanie prac inwestycyjnych i modernizacyjnych, koniecznych do poprowadzenia magistrali przez te miejscowości. Jednocześnie trzeba uprościć ramy prawne wyłączeń gruntu dokonywanych w interesie publicznym, aby zasada słusznego odszkodowania nie utrudniała modernizacji lub budowy, planowanych w związku z wytyczanymi trasami i obiektami infrastruktury.

34. Instrumenty te powinny być do wykorzystania w terminie umożliwiającym realizację art. 3 ust. 3, zawartego w rozdziale II opiniowanego rozporządzenia, to znaczy podanych w rozporządzeniu obowiązkowych terminów wprowadzania poszczególnych korytarzy towarowego transportu kolejowego.

35. Istniejące dzisiaj centra logistyczne, w zarządzaniu którymi uczestniczą władze lokalne bądź regionalne, powinny być wykorzystane w sposób efektywny i włączone w system korytarzy towarowego transportu kolejowego.

36. Takie wykorzystanie infrastruktury zarządzanej przez samorząd terytorialny powinno spowodować, zgodnie z art. 4 rozdz. 2 rozporządzenia, udział przedstawicieli władz lokalnych lub regionalnych w organach zarządzających korytarzami transportu towarowego.

37. Liczba korytarzy towarowego transportu kolejowego w poszczególnych państwach członkowskich UE, określona w art. 3 rozporządzenia, powinna być ustalana w odniesieniu do potencjalnego popytu na usługi transportu, analizy jego efektywności oraz faktycznych możliwości technicznych umożliwiających dotrzymanie terminów ustalonych w rozporządzeniach.

38. Należy odstąpić od obligatoryjnej liczby korytarzy transportowych w poszczególnych państwach członkowskich UE, wyznaczonej przez kryterium wielkości tonokilometrów przewozów kolejowych towarowych w danym państwie.

39. Badania rynkowe opisane w art. 5 ust. 3 rozporządzenia powinny być przeprowadzane w zależności od potrzeb, o których powinni decydować zarządcy korytarzy. W związku z tym nie należy obligatoryjnie wymagać ich co roku, tak jak to zapisano w rozporządzeniu.

40. W decyzjach lokalizacyjnych dotyczących korytarzy towarowego transportu kolejowego w pierwszym okresie obowiązywania rozporządzenia należy uwzględnić wyłącznie przesłanki merytoryczne związane z efektywnością, dostępnością, jakością oraz wielkością infrastruktury, pomijając w miarę możliwości przesłanki polityczne.

41. Podczas tworzenia korytarzy transportu kolejowego niezbędny jest nadzór nad przestrzeganiem norm z zakresu ochrony środowiska i zdrowia publicznego, zwłaszcza dotyczących

hałasu, bezpieczeństwa ruchu i innych zjawisk, ponieważ przepisy te zapobiegają negatywnym oddziaływaniom na otoczenie mieszkańców. Wszystko to powinno być podporządkowane kryterium niestawiania mieszkańców obszarów położonych wzdłuż korytarzy transportu w niekorzystnym położeniu pod względem warunków higieny i życia oraz kryterium bezpieczeństwa ruchu.

42. Komitet Regionów wnosi, aby Komisja Europejska jak najszybciej wprowadziła rozporządzenie w życie oraz uwzględniła uwagi i wnioski przedstawione w opinii.

Bruksela, 7 października 2009 r.

*Przewodniczący*  
*Komitetu Regionów*  
Luc VAN DEN BRANDE

---