



Odpowiedź PKP PLK S.A. na konsultacje w sprawie przyszłości transportu we Wspólnocie, zainicjowane Komunikatem Komisji „Zrównoważona przyszłość transportu: w kierunku zintegrowanego, zaawansowanego technologicznie i przyjaznego użytkownikowi systemu”

1. Wstęp

Formułowanie strategii dla całego sektora gospodarki, szczególnie tak ważnego, jakim jest transport, powinno opierać się na solidnych podstawach. Podstawy takie wyznaczył Traktat Ustanawiający Wspólnotę Europejską (TWE), a Unia Europejska powinna w pełni realizować zapisy traktatowe dotyczące rozwoju transportu i tworzenia rynku wewnętrznego, a także te dotyczące zasady zrównoważonego rozwoju transportu i ochrony środowiska.

Jak stanowi Traktat TWE:

Artykuł 2

„Zadaniem Wspólnoty jest, przez ustanowienie wspólnego rynku, unii gospodarczej i walutowej oraz urzeczywistnianie wspólnych polityk lub działań określonych w artykułach 3 i 4, popieranie w całej Wspólnocie harmonijnego, zrównoważonego i stałego rozwoju działalności gospodarczej, wysokiego poziomu zatrudnienia i ochrony socjalnej, równości mężczyzn i kobiet, stałego i nieinflacyjnego wzrostu, wysokiego stopnia konkurencyjności i konwergencji dokonań gospodarczych, wysokiego poziomu ochrony i poprawy jakości środowiska naturalnego, podwyższania poziomu i jakości życia, spójności gospodarczej i społecznej oraz solidarności między Państwami Członkowskimi.”

Artykuł 3

„1. W celu realizacji zadań określonych w artykule 2 działalność Wspólnoty obejmuje, na warunkach i zgodnie z harmonogramem przewidzianym w niniejszym Traktacie:

(...)

f) wspólną politykę w dziedzinie transportu;”

Polityka transportowa powinna wspierać także inne obszary polityki, m.in. politykę spójności, w celu osiągnięcia konwergencji i spójności terytorialnej, także poprzez wydajną infrastrukturę transportową.

Ważnym elementem unijnej polityki transportowej są sieci transeuropejskie. Nowa strategia dla transportu oraz planowana na 2010r. rewizja sieci TEN-T powinny się uzupełniać i stworzyć kompleksowy obraz teraźniejszego oraz przyszłego rynku transportowego Wspólnoty.

W celu zapewnienia ciągłości, nowa unijna strategia dla transportu powinna kontynuować i rozwijać idee zawarte w istniejących dokumentach strategicznych, w szczególności w Białej Księdze z 2001r., zwłaszcza, że nie wszystkie jej założenia zostały zrealizowane, a niektóre z inicjatyw zostały dopiero rozpoczęte i potrzebny jest czas na ich realizację. Dlatego powinno się zapewnić kontynuację inicjatyw, rozpoczętych Białą Księgą z 2001r., zweryfikowanych w oparciu o zdobyte doświadczenie, analizy i prognozy na przyszłość.

Jednym z głównych założeń Białej Księgi z 2001r. było przesunięcie równowagi między poszczególnymi rodzajami transportu, tak by zwiększyć znaczenie transportu kolejowego oraz żeglugi śródlądowej, jako najbardziej ekologicznych rodzajów transportu. Cel ten nie został osiągnięty, niekorzystne trendy nie zostały odwrócone i udział transportu drogowego w rynku transportowym nadal jest dominujący, kosztem bardziej przyjaznych środowisku rodzajów transportu. Mając to na uwadze, nowa strategia dla transportu

powinna zakładać bardziej zdecydowane inicjatywy polityczne, które stworzą możliwość podniesienia konkurencyjności przyjaznych środowisku rodzajów transportu.

Pragniemy podkreślić, iż kolej i inne przyjazne środowisku rodzaje transportu mogą i powinny odegrać kluczową rolę jako wkład sektora transportowego w działania zmierzające do ograniczenia niekorzystnego wpływu całej gospodarki na środowisko naturalne, a także do zmniejszenia emisji gazów cieplarnianych. Unia Europejska zobowiązała się do ograniczenia emisji gazów cieplarnianych o 20% do 2020r, jednak cel ten nie zostanie osiągnięty, jeśli sektor drogowy nadal będzie uprzywilejowany względem innych rodzajów transportu, nie ponosząc kosztów zewnętrznych, które generuje. Wdrożenie traktatowej zasady „zanieczyszczający płaci” może wspomóc Wspólnotę w osiągnięciu redukcji emisji gazów cieplarnianych, gdyż transport drogowy generuje ok. 70% emisji całego sektora transportowego.

Dlatego ważnym elementem nowej strategii powinno być podnoszenie świadomości społecznej obywateli Unii w zakresie kosztów zewnętrznych, generowanych przez poszczególne rodzaje transportu, a także społecznych korzyści, wynikających z rozwoju przyjaznych środowisku rodzajów transportu.

2. Europejska polityka transportowa w pierwszej dekadzie XXI wieku

Naszym zdaniem konieczne jest zsynchronizowanie różnego rodzaju działalności KE i innych organów UE, tak aby kształt nowej polityki transportowej był spójny z innymi założeniami polityki Wspólnoty. Obecnie podejmowanych jest wiele działań w różnych dziedzinach, dlatego należy czuwać nad tym, aby nie były one ze sobą sprzeczne i aby w jak największym stopniu wykorzystać możliwości rozwojowe.

Jak już wspomniano, podstawą dla wszystkich nowych dokumentów strategicznych powinien być Traktat Ustanawiający Wspólnotę Europejską. Traktat jest źródłem założeń, na których powinny opierać się wszystkie polityki sektorowe.

Śródkresowy przegląd Białej Księgi z 2001r. (opublikowany w 2006r.) dokonał oceny realizacji celów i nakreślił obraz transportu w UE, który pod pewnymi względami pozostał niestety tylko w sferze planów.

Jednym z głównych założeń Białej Księgi było przesunięcie równowagi pomiędzy poszczególnymi rodzajami transportu, tak by zwiększyć udział przyjaznych środowisku rodzajów transportu. Założenia te nie zostały jednak poparte wystarczającymi instrumentami wykonawczymi, które pozwoliłyby na zrównoważenie rozwoju transportu drogowego oraz umożliwiły rozwój przyjaznych środowisku rodzajów transportu. Z tej sytuacji powinny zostać wyciągnięte wnioski, tak aby w przyszłości podobny stan rzeczy nie miał miejsca i ambitne założenia polityki transportowej, związane z ograniczeniem negatywnego wpływu transportu na środowisko naturalne, zostały zrealizowane.

Ważną kwestią jest także fakt, iż w prawie transportowym istnieje znaczna dysproporcja pomiędzy uregulowaniami prawnymi, dotyczącymi różnych rodzajów transportu. Regulacje dotyczące wyłącznie transportu kolejowego to pokaźny zbiór aktów prawnych, które regulują w bardzo szczegółowy sposób rynek kolejowy. Kolejne rozwiązania legislacyjne pojawiają się w krótkich odstępach czasu, gdy jeszcze nie zostały w pełni wdrożone poprzednie rozwiązania i nie sposób ocenić ich efektywności, przez co firmy działające na rynku kolejowym skupione są na dostosowywaniu się do kolejnych regulacji, nie mogąc skupić się tym samym na rozwoju działalności biznesowej.

Rozumiemy, iż ze względu na swoją specyfikę, transport kolejowy wymaga technicznych regulacji, jednakże mnogość uwarunkowań prawnych nie wpływa pozytywnie na konkurencyjność sektora kolejowego. Inne rodzaje transportu nie są w takim stopniu regulowane szczegółowymi przepisami. Taka sytuacja sprawia, iż kolej skupia się na działaniach wewnątrz sektora, nie konkurując z innymi rodzajami transportu. Rozważenie

tej kwestii w odniesieniu do zasad uczciwej konkurencji wpłynęłoby pozytywnie na cały sektor transportowy.

3. Tendencje i wyzwania

Nowa strategia dla transportu powinna oprzeć się na analizach, zarówno poprzedniej strategii i doświadczeniach z jej realizacji, jak i na zmianach, które zaszły na całym świecie, a które rzutują na funkcjonowanie Unii Europejskiej i wpływają na obraz transportu we Wspólnocie.

Jak wspomniano we wstępie, jednym z podstawowych wyzwań, które stoją przed Europą jest ograniczenie niekorzystnego oddziaływania gospodarki na środowisko. Szczególnie ważną w tej materii zasadą jest traktatowa zasada „zanieczyszczający płaci”, opisana w artyku 174 Traktatu TWE:

Artykuł 174 ustęp 2

Polityka Wspólnoty w dziedzinie środowiska naturalnego stawia sobie za cel wysoki poziom ochrony, z uwzględnieniem różnorodności sytuacji w różnych regionach Wspólnoty. Opiera się na zasadzie ostrożności oraz na zasadach działania zapobiegawczego, naprawiania szkody w pierwszym rzędzie u źródła i na zasadzie „zanieczyszczający płaci”.

Wdrożenie tej zasady powinno być jednym z głównych punktów strategii dla transportu. Wynika z tego, iż internalizacja kosztów zewnętrznych powinna stać się jednym z priorytetów, kształtujących obraz transportu w UE.

Analizując zmiany, które zaszły w okresie po wydaniu Białej Księgi w 2001r., wymienić można następujące czynniki, które wpłynęły na kształtowanie się sektora transportu i powinny zostać wzięte pod uwagę przy konstruowaniu nowej unijnej polityki transportowej:

- postępujący proces starzenia się społeczeństwa, a co za tym idzie, zwiększone zapotrzebowanie na udogodnienia dla osób o ograniczonej sprawności ruchowej;
- zmiany klimatyczne (ważne jest też zobowiązanie UE do ograniczenia emisji gazów cieplarnianych o 20% do 2020r.);
- akcesja nowych Państw Członkowskich (zmiana skali geograficznej Wspólnoty, różnice w poziomie infrastruktury między „nowymi” a „starymi” Państwami Członkowskimi);
- zmiany polityczne i ekonomiczne w globalnej perspektywie, a w szczególności dynamiczny rozwój Chin i rynków azjatyckich (kwestia dobrego połączenia Europy z Azją);
- boom technologiczny na początku XXI wieku, rozwój technologii, w tym informatycznych i telekomunikacyjnych (internet, telefonia komórkowa), także dla celów przemysłowych i biznesowych;
- kryzys gospodarczy, a co się z nim wiąże, konieczność lepszego zabezpieczenia różnych sektorów gospodarki, w tym sektora transportowego, przed tego rodzaju zdarzeniami na przyszłość.

4. Cele polityki w zakresie transportu zorganizowanego z poszanowaniem zasady zrównoważonego rozwoju

W świetle aktualnych problemów i wyzwań, przed którymi stoi Europa, jako najbardziej pożądane kierunki działań w sektorze transportu można wymienić:

- stworzenie spójnej i intermodalnej sieci transportowej w UE;
- dalszą liberalizację rynku transportowego;
- przejście w sposób zrównoważony do przyjaznych dla środowiska środków transportu w celu stworzenia systemu transportu i przemieszczania się spełniającego wymogi trwałego rozwoju;

- rozwój łańcuchów logistycznych, terminali multimodalnych;
- poprawa warunków, jakie UE stwarza publicznym przewozom pasażerskim, w celu wypromowania ich większej wydajności i lepszych wyników;
- konstruowanie nowoczesnej i wydajnej sieci transportowej ze zwróceniem szczególnej uwagi na ochronę terenów szczególnie wrażliwych, w tym obszarów Natura 2000;
- stworzenie skutecznych systemów finansowania infrastruktury transportu, który doprowadzi do równowagi pomiędzy poszczególnymi gałęziami transportu.

W celu zapewnienia spójności systemu transportowego w Europie, konieczna jest kontynuacja działań ukierunkowanych na unifikację systemów transportowych „starych” i „nowych” krajów UE w aspektach technicznych i prawnych. Efektem powinna być prawdziwie intermodalna sieć transportowa, składająca się z infrastruktury wszystkich rodzajów transportu. Niektóre konieczne działania to:

- konsekwentne podejście do planowania i finansowania infrastrukturalnych struktur o wymiarze ponadnarodowym, takich jak np. sieć TEN-T, które warunkują spójność systemu transportowego Wspólnoty;
- wdrożenie interoperacyjności we wszystkich sektorach (w tym wdrażanie ERTMS w sektorze kolejowym);
- rozszerzenie zastosowania technologii transportu kombinowanego i wdrożenie zintegrowanej oferty „door to door”, przy jak najlepszym wykorzystaniu charakterystyk poszczególnych rodzajów transportu.

Polityka transportowa łączy się z wieloma innymi politykami sektorowymi. Decyzje podjęte w zakresie sektora transportu wpływają także na całe otoczenie sektora. Z tego powodu tworzenie polityki transportowej powinno uwzględniać inne uwarunkowania społeczno – ekonomiczno – gospodarcze.

Szczególnie istotną jest w tej kwestii polityka ochrony środowiska, której głównym celem jest ograniczenie wpływu człowieka na środowisko naturalne. Polityka transportowa powinna wspierać te cele, między innymi poprzez działania związane z wspieraniem przyjaznych środowisku rodzajów transportu.

Ograniczenie niekorzystnego działania transportu na środowisko naturalne powinno być realizowane poprzez:

- ograniczenie emisji zanieczyszczeń z sektora transportu do poziomów pozwalających zminimalizować ich wpływ na zdrowie ludzkie i środowisko naturalne;
- ograniczenie wywoływanego transportem hałasu — zarówno u źródła, jak i poprzez środki łagodzące — tak by ogólny poziom narażenia na hałas miał jak najmniejszy wpływ na zdrowie;
- internalizację kosztów zewnętrznych w transporcie, w tym przede wszystkim dalszą zmianę Dyrektywy dot. Eurowiniety, która spowoduje realne wdrożenie zasady „zanieczyszczający płaci” w sektorze drogowym i otworzy drogę do internalizacji w innych rodzajach transportu;
- ochronę terenów Natura 2000;
- odpowiedzialne, poparte wiarygodnymi badaniami, decyzje w kwestii możliwości dopuszczenia na europejskie drogi tzw. „mega trucks”.

Dotychczasowy przebieg prac w zakresie internalizacji kosztów zewnętrznych, jak również stanowiska środowisk decyzyjnych, zarówno szczebla unijnego, jak i narodowych, nie posuwają tej kwestii do przodu w takim stopniu, jak byłoby to pożądane. Pomimo wiarygodnych badań, stwierdzających, iż internalizacja kosztów zewnętrznych w pozytywny sposób wpłynęłaby na proporcje pomiędzy poszczególnymi rodzajami transportu, starania Wspólnoty w kierunku internalizacji są niespójne. Aby w pełni

realizować politykę zrównoważonego rozwoju, konieczne są bardziej zdecydowane kroki, które przybliżą Wspólnotę do integracji polityki transportowej z polityką ochrony środowiska. Konieczne jest przyspieszenie prac nad Dyrektywą o „Eurowiniecie” w Radzie UE i innych instytucjach, a także jak najszybsze jej wdrożenie w szerokim zakresie.

W pkt.73 Komunikatu podano, iż koszty zewnętrzne sięgają 2,6% PKB (łącznie z kosztami kongestii). Wskaźnik wydaje się mocno zaniżony. W 2000 roku jedynie dla 17 krajów Europy (UE-15 oraz Norwegii i Szwajcarii) koszty zewnętrzne odpowiadały 7,3% PKB (i to bez uwzględnienia kosztów kongestii)¹.

Ważne jest też, jak wykorzystane zostaną środki uzyskane z internalizacji kosztów zewnętrznych transportu. Zdaniem PKP PLK S.A. środki z internalizacji powinny być wykorzystywane na:

- rozwój czystych technologii w transporcie;
- poszukiwanie alternatywnych źródeł energii w transporcie;
- wspieranie środków transportu najmniej uciążliwych dla środowiska, w szczególności na kolejowe inwestycje infrastrukturalne.

Jeśli internalizacja odbędzie się na uczciwych zasadach, to transport kolejowy i inne przyjazne środowisku rodzaje transportu powinny stać się bardziej konkurencyjne w stosunku do transportu drogowego.

W obliczu kryzysu działania UE powinny iść także w stronę znacznego przesuwania środków, z których finansowany jest transport drogowy, w kierunku bardziej przyjaznych dla środowiska środków transportu. Wydaje się, że byłby to mniej uciążliwy dla społeczeństwa krok zmierzający do zapewnienia warunków zrównoważonego transportu.

Polityka transportowa i polityka ochrony środowiska, prowadzone przez instytucje europejskie są w wielu punktach ze sobą niespójne. Najlepszym dowodem na to jest przyzwoleń Komisji Europejskiej na kontynuację prac w zakresie rewizji Dyrektywy 96/53/WE (ustanawiającej maksymalne dopuszczalne wymiary i obciążenia dla niektórych pojazdów drogowych w ruchu krajowym i międzynarodowym). Ignorowany jest fakt, iż początkowe pozornie „pozytywne” efekty wprowadzenia na drogi „mega trucks” bardzo szybko staną się przyczyną większego zagęszczenia na drogach, zwiększenia emisji spalin, zmniejszenia się poziomu bezpieczeństwa i katastrofalnej degradacji infrastruktury drogowej, a także zwiększenia emisji gazów cieplarnianych z sektora transportu, gdyż nastąpi przesunięcie modalne z transportu kolejowego na drogowy. Nie można dopuścić do tego, by kształtowanie polityki i rynku transportowego opierało się na osiągnięciu korzyści finansowych w krótkim czasie, co ma na celu wprowadzenie „mega trucks”.

Przygotowując podstawy polityki transportowej nie wolno zapominać, że – jak wynika z raportu Focus Groups – kolej jest, i zapewne jeszcze długo pozostanie, zdecydowanie najbardziej wydajnym energetycznie środkiem transportu lądowego.

Popieramy starania Wspólnoty w zakresie wdrożenia inteligentnych systemów transportowych, gdyż mogą one być kluczem do realizacji najważniejszych celów polityki Wspólnoty. Konieczne jest zatem wspieranie rozwoju nowych technologii i programów badawczych.

Uważamy, iż inteligentne systemy transportowe powinny być traktowane jako systemy wspomagające infrastrukturę konwencjonalną. Powinny być wykorzystywane dla optymalizacji przewozów, jako procesu wykorzystującego różne środki transportu. Wprowadzenie inteligentnych systemów transportowych powinno także korzystnie wpłynąć na środowisko naturalne.

¹ Według opracowania INFRAS i IWW Institute for Economic Policy Research University of Karlsruhe pt. „External Costs of Transport - Update Study” (2004).

Niezwykle istotne jest zaimplementowanie odpowiednich rozwiązań organizacyjnych i technologicznych bezpośrednio w mediach transportu, które w praktyczny sposób wykorzystują funkcjonalności oferowane przez technologie kosmiczne.

Z punktu widzenia transportu kolejowego, bardzo istotny dla jego rozwoju jest program wdrażania systemu ERTMS i zapewnienie dla niego odpowiedniego finansowania.

ERTMS/ETCS poziom 3 zapewnia największą funkcjonalność z prezentowanych dotychczas systemów Bezpiecznej Kontroli Jazdy Pociągu. Inwestycje w Galileo i EGNOS umożliwią realizację koncepcji ruchomego odstępu, co znacznie podniesie osiągi linii kolejowej – dotyczy to zwłaszcza przepustowości.

Dlatego naszym zdaniem konieczne jest zapewnienie odpowiedniego finansowania wdrażania ERTMS, m.in. z budżetu sieci TEN-T.

Prawa pasażerów dla każdego rodzaju transportu powinny być do siebie zbliżone, tak by wybór pomiędzy dostępnymi rodzajami transportu był dokonywany w sposób świadomy.

W zakresie transportu kolejowego, w grudniu 2009 wejdzie w życie *Rozporządzenie (WE) 1371/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady dotyczące praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym*, które w szczegółowy sposób wyznacza prawa pasażerów oraz zakres odpowiedzialności przewoźnika, zarządcy infrastruktury i zarządcy stacji wobec pasażerów. Opisuje także prawa osób o ograniczonej sprawności ruchowej, którym należy zapewnić możliwość podróżowania koleją. Zapewnia także zakres rekompensat finansowych za spóźnienia oraz wymagania dotyczące informacji udzielanych podróżnym. Podobne rozwiązanie pożądane są także w innych sektorach, w szczególności w transporcie drogowym (autobusowym i autokarowym), by uniknąć sytuacji, w której transport kolejowy obarczono kosztownymi i czasochłonnymi obowiązkami, którym nie muszą sprostać inne rodzaje transportu.

5. Polityka dla transportu zorganizowanego z poszanowaniem zasady zrównoważonego rozwoju

W Komunikacie brak odniesienia do transportu kolejowego, jako jednego z najmniej uciążliwych dla środowiska rodzajów transportów. Nie podkreśla się, że "modal shift", czyli zmiany w strukturze rynku transportowego, polegające na większym wykorzystaniu „czystszych” środków transportu, powinny być jednym ze sposobów zapewnienia zrównoważonego transportu.

Nie da się osiągnąć korzystnych warunków funkcjonowania rynku transportowego z pominięciem sprzyjającej polityki ułatwiającej rozwój transportu kolejowego. Nowa strategia powinna w szczegółowy sposób opisywać poszczególne rodzaje transportu, z dużym naciskiem na transport kolejowy, gdyż właśnie transport kolejowy powinien stać się podstawą nowoczesnej, przyjaznej środowisku sieci transportowej.

W kompleksowym opisie sektora kolejowego powinny zostać wymienione główne czynniki, które wpływają na tę gałąź transportu, w tym m.in.:

- liberalizacja rynku kolejowego, w tym plany dotyczące całkowitego otwarcia rynku pasażerskiego;
- tworzenie oddzielnych ofert dla transportu towarowego i pasażerskiego (w tym rozwój kolei dużych prędkości, połączeń regionalnych i aglomeracyjnych oraz ustanowienie korytarzy dla transportu towarowego);
- trendy technologiczne w rozwoju taboru i dróg kolejowych, w tym działalność Europejskiej Agencji Kolejowej w zakresie interoperacyjności, wdrożenia ERTMS oraz rozwoju bezpieczeństwa;

Nowa strategia dla transportu powinna kontynuować opisaną w Białej Księdze ideę interoperacyjności transportu kolejowego. Interoperacyjność powinna być głównym założeniem strategii w odniesieniu do transportu kolejowego, aby doprowadzić do spójności systemu kolejowego Europy. Interoperacyjność można osiągnąć poprzez kontynuację działań ukierunkowanych na unifikację systemów transportowych starych i nowych krajów UE w aspektach technicznych i prawnych, np. poprzez wdrożenie technicznych specyfikacji interoperacyjności i ERTMS.

Jednym z kluczowych aspektów stworzenia efektywnego systemu transportowego w zintegrowanej Europie jest rozwój kolejowych przewozów pasażerskich i towarowych, które są uwarunkowane istnieniem nowoczesnej infrastruktury kolejowej. Nowoczesna infrastruktura będzie w stanie zapewnić niezakłócony przepływ towarów i usług pasażerskich, jest też podstawą do tworzenia specjalnej oferty dla transportu towarowego (korytarze towarowe), a także pasażerskiego (pasażerskie linie high speed).

Na rozwój transportu kolejowego należy spojrzeć przez pryzmat zobowiązania Wspólnoty do ograniczenia emisji CO₂ do atmosfery. Obecne prognozy rozwoju transportu oparte na teraźniejszej sytuacji, gdzie transport drogowy jest uprzywilejowany kosztem innych rodzajów transportu, wyraźnie wskazują, iż przyjazne środowisku rodzaje transportu będą tracić na znaczeniu, a udział transportu drogowego będzie rósł, a co za tym idzie, emisja gazów cieplarnianych do atmosfery także się zwiększy. Komisja Europejska powinna podjąć niezbędne działania, aby wspierać przyjazne środowisku rodzaje transportu, a tym samym przyczyniać się do realizacji ambitnych planów Wspólnoty w zakresie redukcji negatywnego wpływu transportu na środowisko.

Plany wsparcia sektora kolejowego, zarówno w kwestii rozwoju połączeń pasażerskich, w tym kolei dużych prędkości, jak i transportu towarowego, powinny być priorytetem, gdyż nowoczesna i interoperacyjna sieć kolejowa jest podstawą multimodalnej sieci europejskiej.

W przypadku infrastruktury kolejowej zróżnicowanie sposobu prognozowania dla transportu pasażerskiego i towarowego może być stosowane w ograniczonym zakresie, tylko w przypadkach, gdy wielkość przewozów, przepustowość sieci i koszty transportu uzasadniają separację ruchu. Europejska sieć kolejowa powinna być przede wszystkim technicznie i ekonomicznie wydajna oraz przyjazna dla środowiska naturalnego. Separacja ruchu powinna być zatem traktowana jako narzędzie do osiągnięcia tego celu, stosowane w uzasadnionych przypadkach, ale nie powinna być celem dla podejmowanych inwestycji w rozwój sieci europejskiej. Nie przewiduje się jednak stworzenia całkowicie dedykowanej sieci towarowej, z uwagi na zbyt wysoki koszt takiego przedsięwzięcia. Na sieci europejskiej ruch pozostanie mieszany, z różnymi priorytetami na różnych odcinkach.

Ponadto należy zauważyć, że mimo iż dotychczasowe założenia przewidywały szybszy wzrost przewozów ładunków, to należy pamiętać, że przewozy towarowe są znacznie bardziej wrażliwe na wahania koniunktury gospodarczej i ich prognozy (a zatem i inwestycje) są obciążone większym ryzykiem. Tak stało się w czasie ostatniego kryzysu gospodarczego, gdzie załamanie wielu gałęzi gospodarki i spadek produkcji przemysłowej spowodowały spadek popytu na usługi transportu kolejowego i zmniejszenie wielkości przewozów towarowych o ok. 30%² w ciągu kilku miesięcy, stawiając na krawędzi bankructwa wiele podmiotów sektora kolejowego.

Konkurencyjność kolei zależy także od stworzenia warunków uczciwej konkurencji pomiędzy różnymi rodzajami transportu. Można to osiągnąć poprzez urealnienie cen, a

² Według danych publikowanych przez CER.

więc internalizację kosztów zewnętrznych, co doprowadzi do sytuacji, gdzie opłaty za transport będą odzwierciedlały prawdziwe koszty ponoszone przez społeczeństwo.

Konkurencyjność kolei może zostać także zwiększona poprzez rozwój infrastruktury intermodalnej, powiązanej z infrastrukturą kolejową. Takie inwestycje umożliwią integrację transportu kolejowego w multimodalny łańcuch transportowy.

Konkurencyjność transportu kolejowego jest ściśle związana z ciągłą poprawą jakości. Warunkiem wysokiej jakości usług w przewozach towarowych i pasażerskich jest wydajna, interoperacyjna i nowoczesna infrastruktura, której rozwój powinien zostać opisany z uwzględnieniem następujących kwestii:

- modernizacja infrastruktury liniowej i punktowej oraz usuwania wąskich gardeł celem systematycznej poprawy oferty dla przewoźników;
- optymalizacja sieci i specjalizacji linii w sferach eksploatacyjnej, technicznej i biznesowej, m.in.: system linii dużych prędkości – nowe linie, które stworzą sieć europejską; podstawowa europejska sieć towarowa – korytarze towarowe;
- poprawa bezpieczeństwa;
- budowa centrów logistycznych i rozwoju transportu intermodalnego, stworzenia sieci centrów logistycznych;
- inwestycja w nowe technologie, w tym wdrażania informatycznych systemów zarządzania transportem kolejowym.

Stworzenie skutecznych mechanizmów finansowania rozwoju infrastruktury, a także całego transportu kolejowego, stanowi niebagatelne wyzwanie. Najważniejsze postulaty w tym zakresie to:

- zwiększenie finansowania projektów modernizacji infrastruktury kolejowej, w tym projektów na sieci TEN-T, większe zaangażowanie na poziomie Wspólnoty, a co za tym idzie zwiększenie budżetu sieci TEN-T, tak by był adekwatny do skali przedsięwzięć;
- finansowanie utrzymania infrastruktury kolejowej i prowadzenia ruchu powinno być oparte o wieloletnie kontrakty (multi-annual contracts), zawierane pomiędzy państwem a zarządcą infrastruktury kolejowej. Poza wieloletnimi kontraktami, Komisja powinna zaproponować również inne rozwiązania, które zapewnią stabilność finansową zarządców infrastruktury;
- zwiększenie odpowiedzialności regionów za rozwój infrastruktury transportowej;
- wypracowanie mechanizmów wykorzystania kapitału prywatnego w inwestycjach infrastrukturalnych (np. PPP).

Nowoczesna i stabilnie finansowana infrastruktura jest podstawą, jednak aby transport kolejowy stał się bardziej atrakcyjny dla potencjalnego użytkownika, stworzona oferta musi być jak najbardziej kompatybilna z jego oczekiwaniami.

Aby uatrakcyjnić ofertę przewozów pasażerskich, ważne jest działanie na kilku płaszczyznach:

- budowa nowych linii dużych prędkości (High speed);
- stwarzanie atrakcyjnej oferty przewozów aglomeracyjnych;
- rozwijanie połączeń w ramach regionów;
- stworzenie skutecznych mechanizmów finansowania przewozów w ramach służby publicznej (PSO).

Ważne jest też stworzenie specjalnej oferty dla przewozów towarowych. Projekt legislacyjny Komisji – wniosek Rozporządzenie w sprawie europejskiej sieci kolejowej

ukierunkowanej na konkurencyjny transport towarowy powinien być początkiem polepszania warunków funkcjonowania kolejowego transportu towarowego.

Pozostałe obszary koniecznych działań dla transportu kolejowego, szczególnie w zakresie tworzenia wspólnego rynku i rozwoju połączeń kolejowych z krajami trzecimi to:

- rozwój kompleksowej sieci kolejowej, która poprawi warunki funkcjonowania transeuropejskiej sieci kolejowej;
- lepsze niż dotychczas wykorzystanie Korytarzy Paneuropejskich;
- dalsza liberalizacja rynku kolejowego;
- rozszerzenie zastosowania technologii transportu kombinowanego i wdrożenie zintegrowanej oferty „door to door”;
- rozwinięcie systemu przewozów Europa – Azja;
- wspólne zasady udostępniania infrastruktury kolejowej;
- unifikacja systemu obliczania opłat za dostęp do infrastruktury kolejowej;
- modyfikacja procedur celnych.

Podkreślenia wymaga szczególna sytuacja w państwach Europy Środkowo-Wschodniej: kraje te oprócz ograniczonych funduszy na rozwój infrastruktury kolejowej i problemów z zaległościami naprawczymi, miały również mniej czasu na poprawę stanu infrastruktury przy wykorzystaniu funduszy UE. Dlatego też kraje te potrzebują więcej czasu i wsparcia w projektach infrastrukturalnych, a także odrębnego podejścia przy ocenach i podsumowaniach.

Uważamy za zasadne, aby wzmocnić działania lobbingsowe, związane z promocją przyjaznych środowisku rodzajów transportu, w tym transportu kolejowego. Kampania promocyjna kolei i innych przyjaznych środowisku środków transportu mogłaby podnieść świadomość obywateli Unii, tak by ich decyzje związane z wyborem środka transportu były podyktowane pełną wiedzą na temat kosztów poszczególnych rodzajów transportu, także względami ekologicznymi oraz kwestiami bezpieczeństwa.

W pkt. 83 Komunikatu znajduje się stwierdzenie *„Możliwe powołanie zarządców infrastruktury transnarodowej byłoby korzystne dla ewentualnego złagodzenia konfliktów, które istnieją obecnie.”* Takie założenie jest nieoparte żadnym doświadczeniem, ani nie jest uzasadnione. Dostęp do infrastruktury może być regulowany przede wszystkim przepisami prawa, a wszelkie pojawiające się konflikty powinny być rozwiązywane w istniejących ramach prawnych Wspólnoty, bez konieczności powoływania międzynarodowych zarządców infrastruktury. Narodowi zarządcy infrastruktury kolejowej powinni pozostać niezależni, by móc podejmować suwerenne decyzje, w odniesieniu do sieci przez nich zarządzanych.

Ważnym aspektem jest także rozwiązanie problemu pracowników kolejowych, wykonujących usługi transgraniczne przez granice zewnętrzne Wspólnoty, aby podlegali oni takim samym przepisom, jak pracownicy sektora lotniczego i morskiego. W kodeksie granicznym Schengen wymieniono m.in. pilotów i marynarzy, jako osoby, którym nie trzeba umieszczać stempla w paszporcie przy każdorazowym przekroczeniu granicy. Na liście tej brakuje pracowników sektora kolejowego, którzy obsługują przejścia graniczne i często wielokrotnie w ciągu doby przekraczają granicę zewnętrzną Unii. Tacy pracownicy zmuszeni są do nieustannej wymiany paszportów z uwagi na wymóg każdorazowego stemplowania paszportu. Rozwiązanie tego problemu przyczyni się do ułatwienia transportu kolejowego poza granice Unii i wymianę handlową z partnerami zagranicznymi.

6. Co dalej?

Czerpiąc z doświadczeń wdrażania strategii dla transportu, opisanej w Białej Księdze z 2001r. należy stwierdzić, iż polityczne inicjatywy to za mało, jeśli nie są poparte skutecznymi działaniami i decyzjami wykonawczymi. Dotyczy to nie tylko sektora transportu, ale całej gospodarki.

Impas w sprawie internalizacji kosztów zewnętrznych powinien zostać przełamany tak, by opłaty za transport odzwierciedlały rzeczywiste koszty ponoszone przez społeczeństwo. Pomoże to w osiągnięciu zobowiązań Wspólnoty, dotyczących ograniczenia negatywnego wpływu transportu na środowisko.

Jak to zostało wspomniane wcześniej, ważnym elementem nowej strategii powinno być podnoszenie świadomości społecznej obywateli Unii. Obywatele powinni być świadomi kosztów zewnętrznych, generowanych przez poszczególne rodzaje transportu, a także społecznych korzyści, wynikających z rozwoju przyjaznych środowisku rodzajów transportu. Gdy wybory dotyczące środków transportu podejmowane będą przez obywateli bardziej świadomie, Wspólnotowe cele związane z ochroną środowiska będą łatwiejsze do osiągnięcia.

W Komunikacie Komisja nie porusza w ogóle kwestii wpływania na sferę popytową transportu w celu zmiany nawyków użytkowników. Kształtowanie popytu poprzez m.in. akcje promocyjne, może doprowadzić do głębszych zmian, które mogą przybliżyć Unię do jej celów związanych ze zrównoważonym rozwojem.

Należy pamiętać, iż odpowiedzialność za realizację polityki to także odpowiedzialność za finansowanie jej realizacji.

Przedkładając powyższe stanowisko, mamy nadzieję, iż nasz głos w dyskusji wpłynie konstruktywnie na opracowywanie oficjalnego stanowiska UE w tej sprawie.