



C/2024/1982

18.3.2024

**Opinia Europejskiego Komitetu Regionów – Ekologizacja transportu towarowego**

(C/2024/1982)

<b>Sprawozdawca:</b>	José Ribau ESTEVES (PT/EPL), burmistrz Aveiro, Portugalia
<b>Dokumenty źródłowe:</b>	<p>Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów „Ekologizacja transportu towarowego” COM(2023) 440</p> <p>Wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie rozliczania emisji gazów cieplarnianych z usług transportowych COM(2023) 441</p> <p>Wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie wykorzystania zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej w jednolitym europejskim obszarze kolejowym, zmieniającego dyrektywę 2012/34/UE i uchylającego rozporządzenie (UE) nr 913/2010 COM(2023) 443/2</p> <p>Wniosek dotyczący dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającej dyrektywę Rady 96/53/WE ustanawiającą dla niektórych pojazdów drogowych poruszających się na terytorium Wspólnoty maksymalne dopuszczalne wymiary w ruchu krajowym i międzynarodowym oraz maksymalne dopuszczalne obciążenia w ruchu międzynarodowym COM(2023) 445</p> <p>Wniosek dotyczący dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającej dyrektywę Rady 92/106/EWG w odniesieniu do ram wsparcia na rzecz transportu intermodalnego towarów oraz rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1056 w odniesieniu do obliczania oszczędności kosztów zewnętrznych i generowania danych zagregowanych COM(2023) 702</p>

## I. ZALECANE POPRAWKI

**Wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie wykorzystania zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej w jednolitym europejskim obszarze kolejowym, zmieniającego dyrektywę 2012/34/UE i uchylającego rozporządzenie (UE) nr 913/2010 (COM(2023) 443)**

**Poprawka 1**

Motyw 2

Tekst zaproponowany przez Komisję Europejską	Poprawka KR-u
<p>W komunikacie w sprawie strategii na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności określono cele pośrednie, aby wyznaczyć drogę dla unijnego systemu transportu do osiągnięcia celów w zakresie zrównoważonej, inteligentnej i odpornej mobilności. Przewidziano w niej, że kolejowy ruch towarowy powinien wzrosnąć do 2030 r. o 50 %, a do 2050 r. – dwukrotnie; do 2030 r. ruch kolejowy w ramach kolei dużych prędkości powinien wzrosnąć dwukrotnie, a do 2050 r. – trzykrotnie, zaś do 2030 r. regularny transport zbiorowy w UE na dystansie do 500 km powinien być neutralny pod względem emisji dwutlenku węgla. Aby możliwe było osiągnięcie tych celów, transport kolejowy musi stać się bardziej atrakcyjny pod względem przystępności cenowej i niezawodności, a usługi – lepiej dostosowane do potrzeb pasażerów i nadawców towarów.</p>	<p>W komunikacie w sprawie strategii na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności określono cele pośrednie, aby wyznaczyć drogę dla unijnego systemu transportu do osiągnięcia celów w zakresie zrównoważonej, inteligentnej i odpornej mobilności. Przewidziano w niej, że kolejowy ruch towarowy powinien wzrosnąć do 2030 r. o 50 %, a do 2050 r. – dwukrotnie; do 2030 r. ruch kolejowy w ramach kolei dużych prędkości powinien wzrosnąć dwukrotnie, a do 2050 r. – trzykrotnie, zaś do 2030 r. regularny transport zbiorowy w UE na dystansie do 500 km powinien być neutralny pod względem emisji dwutlenku węgla. Aby możliwe było osiągnięcie tych celów, transport kolejowy musi stać się bardziej atrakcyjny pod względem przystępności cenowej, niezawodności <b>i dostępności</b>, a usługi <b>muszą być</b> lepiej dostosowane do potrzeb pasażerów i nadawców towarów.</p>

**Poprawka 2**

Nowy motyw po motywie 2

Tekst zaproponowany przez Komisję Europejską	Poprawka KR-u
	<p><i>Osiągnięcie celu zrównoważonego rozwoju i klimatu wymaga przeciwdziałania nieuczciwej konkurencji między różnymi rodzajami transportu i stworzenia równych warunków działania. Warunki ramowe takiej uczciwej konkurencji należy określić na szczeblu europejskim, eliminując niesprawiedliwe korzyści dla środków transportu napędzanych paliwami kopalnymi i w ten sposób zachęcając do wyboru zrównoważonych rodzajów transportu w transporcie pasażerskim i towarowym.</i></p>

**Uzasadnienie**

W przeszłości KR podkreślał, że przejście na zrównoważony transport jest możliwe jedynie poprzez ustanowienie równych warunków działania dla poszczególnych rodzajów transportu.

**Poprawka 3**

Nowy motyw po motywie 2

Tekst zaproponowany przez Komisję Europejską	Poprawka KR-u
	<p><i>Cele UE w zakresie obniżenia emisyjności i przesunięcia międzygałęziowego nie będą mogły zostać osiągnięte wyłącznie za pomocą niniejszego rozporządzenia w sprawie zdolności przepustowej kolei. Tak państwa członkowskie, jak i Komisja powinny kontynuować prace nad licznymi innymi elementami, które mogą przyczynić się do dalszego zwiększenia zarówno zdolności przewozowej, jak i zdolności przepustowej kolei. Mowa tu o takich czynnikach jak łączenie tras pociągów, harmonizacja prędkości, zintegrowane regularne rozkłady jazdy, skuteczne systemy przesiadkowe, korzystanie z dłuższych pociągów, stosowanie wzajemnych warunków handlowych sprzyjających wykorzystaniu przepustowości (zarówno ze strony zarządców infrastruktury, jak i nadawców), wdrożenie zharmonizowanego systemu ERTMS w całej Europie oraz zautomatyzowana eksploatacja pociągów (ATO).</i></p>

**Uzasadnienie**

Aby osiągnąć cel UE, jakim jest zwiększenie kolejowego ruchu towarowego o 50 % do 2030 r. i podwojenie go do 2050 r., a także aby osiągnąć niezbędne cele klimatyczne, państwa członkowskie i Komisja Europejska będą musiały wdrożyć wiele innych elementów, które mogą pomóc w dalszym zwiększeniu przepustowości zarówno infrastruktury kolejowej, jak i transportu kolejowego.

**Poprawka 4**

Nowy motyw po motywie 2

Tekst zaproponowany przez Komisję Europejską	Poprawka KR-u
	<p><i>Rozwiązanie problemu konkurencyjności multimodalnej między różnymi rodzajami transportu jest ważne dla ułatwienia znacznego przesunięcia międzygałęziowego i osiągnięcia celów określonych w strategii na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności. Aby zagwarantować równe warunki działania dla poszczególnych rodzajów transportu, należy wyrównać warunki ramowe. Zachęciłoby to obywateli i przedsiębiorstwa do dokonywania wyborów transportowych zgodnie z unijną wizją zrównoważonego transportu. W związku ze zwiększonym popytem na przepustowość kolei zarówno w transporcie pasażerskim, jak i towarowym – konieczne będą również inwestycje w celu wdrożenia opisanych powyżej środków zwiększających przepustowość.</i></p>

**Uzasadnienie**

Należy zająć się multimodalnymi aspektami konkurencji między różnymi rodzajami transportu, aby zagwarantować między nimi równe warunki działania. Wraz ze zwiększonym popytem na przewozy kolejowe konieczne będą inwestycje w celu zwiększenia przepustowości.

## Poprawka 5

## Motyw 8

Tekst zaproponowany przez Komisję Europejską	Poprawka KR-u
<p>Coraz większa część unijnej sieci kolejowej jest przepelniona albo bliska przepelnienia i nie może zaspokoić potrzeb wszystkich wnioskodawców w zakresie zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej ani wspierać dalszego wzrostu wielkości transportu kolejowego. Oczekuje się, że rozwój infrastruktury i cyfryzacja, zgodnie z technicznymi specyfikacjami interoperacyjności opracowanymi na podstawie dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/797, w szczególności europejski system zarządzania ruchem kolejowym (zwany dalej „ERTMS”), spowodują wzrost dostępnej zdolności przepustowej w perspektywie średnio- i długoterminowej. Zarządcy infrastruktury będą jednak zobowiązani do określenia priorytetów w zakresie wykorzystywania przepelnionych odcinków. Bez uszczerbku dla zasad ogólnych dotyczących priorytetów, wyznaczonych przez państwa członkowskie w ramach alokacji zdolności przepustowej infrastruktury, zarządcy infrastruktury powinni podejmować decyzje w sprawie priorytetów, przy użyciu przejrzystych i zharmonizowanych metod objaśniających, w jaki sposób uwzględniono czynniki społeczne, ekonomiczne i środowiskowe oraz w jaki sposób wpłynęły one na decyzje zarządców.</p>	<p>Coraz większa część unijnej sieci kolejowej jest przepelniona albo bliska przepelnienia i nie może zaspokoić potrzeb wszystkich wnioskodawców w zakresie zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej ani wspierać dalszego wzrostu wielkości transportu kolejowego. Oczekuje się, że rozwój infrastruktury i cyfryzacja, zgodnie z technicznymi specyfikacjami interoperacyjności opracowanymi na podstawie dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/797, w szczególności europejski system zarządzania ruchem kolejowym (zwany dalej „ERTMS”), spowodują wzrost dostępnej zdolności przepustowej w perspektywie średnio- i długoterminowej. Zarządcy infrastruktury będą jednak zobowiązani do określenia priorytetów w zakresie wykorzystywania przepelnionych odcinków. Bez uszczerbku dla zasad ogólnych dotyczących priorytetów, wyznaczonych przez państwa członkowskie w ramach alokacji zdolności przepustowej infrastruktury, zarządcy infrastruktury powinni podejmować decyzje w sprawie priorytetów, przy użyciu przejrzystych i zharmonizowanych metod objaśniających, w jaki sposób uwzględniono czynniki społeczne (<b>w tym spójność społeczną i dostępność wszystkich regionów</b>), ekonomiczne i środowiskowe oraz w jaki sposób wpłynęły one na decyzje zarządców.</p>

## Poprawka 6

## Motyw 11

Tekst zaproponowany przez Komisję Europejską	Poprawka KR-u
<p>Przyznając zdolność przepustową, zarządcy infrastruktury powinni przestrzegać planów strategicznych z zakresu podaży zdolności przepustowej przy jednoczesnym zapewnieniu, aby alokacja zdolności przepustowej odbywała się zgodnie z popytem rynkowym oraz w sposób sprawiedliwy i niedyskryminacyjny. Z tego powodu niektóre wnioski o przyznanie zdolności przepustowej mogą zostać odrzucone, a plan dotyczący podaży zdolności przepustowej należy regularnie aktualizować, aby odzwierciedlał faktyczny popyt.</p>	<p>Przyznając zdolność przepustową, zarządcy infrastruktury powinni przestrzegać planów strategicznych z zakresu podaży zdolności przepustowej przy jednoczesnym zapewnieniu, aby alokacja zdolności przepustowej odbywała się zgodnie z popytem rynkowym oraz w sposób sprawiedliwy i niedyskryminacyjny. Z tego powodu niektóre wnioski o przyznanie zdolności przepustowej mogą zostać <b>obsłużone za pomocą alternatywnych zdolności lub w ostateczności</b> odrzucone, a plan dotyczący podaży zdolności przepustowej należy regularnie aktualizować, aby odzwierciedlał faktyczny popyt.</p>

## Uzasadnienie

Zarządcy infrastruktury powinni dołożyć wszelkich starań, aby zapewnić alternatywną przepustowość poza planem zdolności przepustowej. Pozwala to na elastyczność i możliwość opracowania tras odzwierciedlających potrzeby użytkowników końcowych.

**Poprawka 7**

Motyw 17

Tekst zaproponowany przez Komisję Europejską	Poprawka KR-u
<p>Funkcjonowanie infrastruktury kolejowej wymaga nie tylko ścisłej współpracy między zarządcami infrastruktury, ale także silnej interakcji z przedsiębiorstwami kolejowymi i innymi podmiotami bezpośrednio zaangażowanymi w transport kolejowy i multimodalny oraz działalność logistyczną. Niezbędne jest zatem zapewnienie zorganizowanej koordynacji między zarządcami infrastruktury a innymi zainteresowanymi podmiotami.</p>	<p>Funkcjonowanie infrastruktury kolejowej wymaga nie tylko ścisłej współpracy między zarządcami infrastruktury, ale także silnej interakcji z przedsiębiorstwami kolejowymi i innymi podmiotami <b>(w tym władzami lokalnymi i regionalnymi)</b> bezpośrednio zaangażowanymi w transport kolejowy i multimodalny oraz działalność logistyczną. Niezbędne jest zatem zapewnienie zorganizowanej koordynacji między zarządcami infrastruktury a innymi zainteresowanymi podmiotami.</p>

**Poprawka 8**

Motyw 19

Tekst zaproponowany przez Komisję Europejską	Poprawka KR-u
	<p><i>Jednym z głównych celów transeuropejskiej sieci transportowej jest zapewnienie łączności wszystkich regionów i terytoriów UE, a centralnym elementem powiązania obywateli i regionów za pośrednictwem infrastruktury transportowej musi pozostać spójność terytorialna i społeczna. Spójność musi być również nadrzędnym celem świadczenia usług transportu kolejowego.</i></p>

**Poprawka 9**

Artykuł 2 ust. 3

Tekst zaproponowany przez Komisję Europejską	Poprawka KR-u
<p>Wypełniając swoje obowiązki zgodnie z ust. 1 i 2, zarządcy infrastruktury:</p> <p>a) osiągają optymalną efektywność wykorzystania dostępnej zdolności przepustowej infrastruktury zgodnie z wymogami art. 26 dyrektywy 2012/34/UE;</p> <p>b) dzięki infrastrukturze kolejowej maksymalizują wartość kolejowych usług przewozowych dla społeczeństwa pod względem społecznym, ekonomicznym i środowiskowym;</p>	<p>Wypełniając swoje obowiązki zgodnie z ust. 1 i 2, zarządcy infrastruktury:</p> <p>a) osiągają optymalną efektywność wykorzystania dostępnej zdolności przepustowej infrastruktury zgodnie z wymogami art. 26 dyrektywy 2012/34/UE <b>w celu zwiększenia udziału transportu kolejowego, zarówno pasażerskiego, jak i towarowego, zgodnie z celami UE w dziedzinie klimatu;</b></p> <p>b) dzięki infrastrukturze kolejowej maksymalizują wartość kolejowych usług przewozowych dla społeczeństwa pod względem społecznym, ekonomicznym i środowiskowym, <b>wzmacniając szczególnie leżące w ich gestii obszary o słabej jakości sieci połączeń;</b></p>

Tekst zaproponowany przez Komisję Europejską	Poprawka KR-u
c) zapewniają niedyskryminacyjne zarządzanie zdolnością przepustową infrastruktury oraz przejrzysty dostęp do tej zdolności, w tym podczas prac, w celu wspierania uczciwej konkurencji;	c) zapewniają niedyskryminacyjne zarządzanie zdolnością przepustową infrastruktury oraz przejrzysty dostęp do tej zdolności, w tym podczas prac, w celu wspierania uczciwej konkurencji;
d) zapewniają płynny ruch kolejowy w ramach więcej niż jednej sieci;	d) zapewniają płynny <b>i punktualny</b> ruch kolejowy w ramach więcej niż jednej sieci <b>oraz łączą wszystkie terytoria UE, a także dążą do wyeliminowania wąskich gardeł i przeszkód operacyjnych</b> ;
e) zapewniają przejrzystość w zakresie stanu oraz dostępności zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej;	e) zapewniają przejrzystość w zakresie stanu oraz dostępności zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej;
f) weryfikują i podnoszą skuteczność działania infrastruktury kolejowej oraz usług transportowych w ścisłej współpracy z operatorami sektora kolejowego;	f) weryfikują i podnoszą skuteczność działania infrastruktury kolejowej oraz usług transportowych w ścisłej współpracy z operatorami sektora kolejowego, <b>włączając w to poprawę stanu środowiska dzięki elektryfikacji linii</b> ;
g) wnoszą wkład we wdrażanie i rozwój jednolitego europejskiego obszaru kolejowego.	g) wnoszą wkład we wdrażanie i rozwój jednolitego europejskiego obszaru kolejowego, <b>zapewniając tym samym spójność terytorialną i społeczną; gwarantują rozwój europejskiego obszaru kolejowego w warunkach konkurencji na wszystkich podlegających im terytoriach, a nie tylko na obszarach przygranicznych</b> .

### Poprawka 10

Artykuł 8 ust. 4 lit. a)

Tekst zaproponowany przez Komisję Europejską	Poprawka KR-u
	<b>Komisja przyjmuje akt delegowany zgodnie z art. 71 określający kryteria i znormalizowane metody obliczania i stosowania kryteriów społeczno-gospodarczych i środowiskowych, a także określający znormalizowane i reprezentatywne źródła danych. Komisja włącza do swoich prac europejski organ ds. alokacji międzynarodowej zdolności przepustowej kolei (ERICA).</b>

### Uzasadnienie

Kluczowe znaczenie mają znormalizowana metodologia i kryteria w UE, w szczególności w celu umożliwienia stosowania rozwiązań transgranicznych. Nie podważa to możliwości lokalnego dostosowania przez państwa członkowskie wagi kryteriów, jeżeli wymagają tego warunki lokalne ze względów politycznych lub gospodarczych.

## Poprawka 11

## Artykuł 11 ust. 3

Tekst zaproponowany przez Komisję Europejską	Poprawka KR-u
<p>Z zastrzeżeniem zasady niezależności zarządzania, określonej w art. 4 dyrektywy 2012/34/UE, państwa członkowskie mogą wydawać wytyczne strategiczne dla zarządcy infrastruktury, opierając się na orientacyjnych strategiach rozwoju infrastruktury kolejowej, o których mowa w art. 8 ust. 1 dyrektywy 2012/34/UE. Wytyczne te mogą w szczególności obejmować/zawierać:</p> <p>a) ogólne cele krajowej polityki kolejowej istotne dla strategicznego planowania zdolności przepustowej w zakresie niniejszego rozporządzenia;</p> <p>b) perspektywy rozwoju infrastruktury kolejowej z uwzględnieniem odpowiednich planów i strategii na szczeblu krajowym i regionalnym oraz planów prac dotyczących europejskich korytarzy transportowych, o których mowa w art. 53 [nowego rozporządzenia w sprawie TEN-T];</p> <p>c) ogólne wymogi i wytyczne dotyczące wykorzystywania zdolności przepustowej infrastruktury, które zarządca infrastruktury musi uwzględnić w strategicznym planowaniu zdolności przepustowej, w szczególności w odniesieniu do intensywnie wykorzystywanej i przepełnionej infrastruktury, o której mowa w art. 21;</p> <p>d) perspektywy planowanego rozwoju przewozów kolejowych obsługiwanych na podstawie obowiązków świadczenia usługi publicznej, <b>w razie potrzeby</b> z uwzględnieniem opinii zaangażowanych władz regionalnych lub lokalnych. Państwa członkowskie współpracują ze sobą w celu zapewnienia spójności między poszczególnymi wytycznymi strategicznymi, które wydają zgodnie z niniejszym ustępem w celu wsparcia rozwoju międzynarodowych kolejowych przewozów pasażerskich i towarowych.</p>	<p>Z zastrzeżeniem zasady niezależności zarządzania, określonej w art. 4 dyrektywy 2012/34/UE, państwa członkowskie mogą wydawać wytyczne strategiczne dla zarządcy infrastruktury, opierając się na orientacyjnych strategiach rozwoju infrastruktury kolejowej, o których mowa w art. 8 ust. 1 dyrektywy 2012/34/UE. Wytyczne te mogą w szczególności obejmować/zawierać:</p> <p>a) ogólne cele krajowej polityki kolejowej istotne dla strategicznego planowania zdolności przepustowej w zakresie niniejszego rozporządzenia;</p> <p>b) perspektywy rozwoju infrastruktury kolejowej z uwzględnieniem odpowiednich planów i strategii na szczeblu krajowym i regionalnym oraz planów prac dotyczących europejskich korytarzy transportowych, o których mowa w art. 53 [nowego rozporządzenia w sprawie TEN-T];</p> <p>c) ogólne wymogi i wytyczne dotyczące wykorzystywania zdolności przepustowej infrastruktury, które zarządca infrastruktury musi uwzględnić w strategicznym planowaniu zdolności przepustowej, w szczególności w odniesieniu do intensywnie wykorzystywanej i przepełnionej infrastruktury, o której mowa w art. 21;</p> <p>d) perspektywy planowanego rozwoju przewozów kolejowych obsługiwanych na podstawie obowiązków świadczenia usługi publicznej, z uwzględnieniem opinii zaangażowanych władz regionalnych lub lokalnych. Państwa członkowskie współpracują ze sobą w celu zapewnienia spójności między poszczególnymi wytycznymi strategicznymi, które wydają zgodnie z niniejszym ustępem w celu wsparcia rozwoju międzynarodowych kolejowych przewozów pasażerskich i towarowych.</p>

## Uzasadnienie

Ponieważ władze lokalne i regionalne świadczą usługi transportowe w ramach obowiązku świadczenia usług publicznych, ich opinie powinny być brane pod uwagę w każdym przypadku, a nie tylko w razie potrzeby.

**Wniosek dotyczący dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającej dyrektywę Rady 96/53/WE ustanawiającą dla niektórych pojazdów drogowych poruszających się na terytorium Wspólnoty maksymalne dopuszczalne wymiary w ruchu krajowym i międzynarodowym oraz maksymalne dopuszczalne obciążenia w ruchu międzynarodowym (COM(2023) 445)**

**Poprawka 12**

Motyw 9

Tekst zaproponowany przez Komisję Europejską	Poprawka KR-u
<p>Europejskie systemy modułowe były wykorzystywane i testowane na szeroką skalę i okazały się interesującym rozwiązaniem pod względem poprawy efektywności ekonomicznej i energetycznej operacji transportowych, przy jednoczesnym zapewnieniu bezpieczeństwa ruchu drogowego i ochrony infrastruktury, dzięki ich ograniczeniu do odpowiednich części sieci drogowych. Biorąc pod uwagę specyfikę krajową, różne interesy gospodarcze, potrzeby transportowe i zróżnicowane możliwości w zakresie infrastruktury transportowej w państwach członkowskich, są one najlepiej umocowane do oceny i wydawania zezwoleń na dopuszczenie EMS do ruchu na swoich terytoriach. Jednocześnie, aby zwiększyć pozytywne skutki społeczno-gospodarcze i środowiskowe dotyczące stosowania EMS, kluczowe znaczenie ma usunięcie niepotrzebnych barier w ich stosowaniu w przewozach transgranicznych między sąsiadującymi państwami członkowskimi, które zezwalają na poruszanie się takich zespołów pojazdów na swoich terytoriach, bez ograniczeń w liczbie przekraczanych granic przez te pojazdy, o ile są one zgodne z maksymalnymi dopuszczalnymi obciążeniami i wymiarami EMS ustanowionymi przez państwa członkowskie na ich odpowiednich terytoriach. Ma to na celu zapewnienie zgodności EMS wykorzystywanych w przewozach transgranicznych ze wspólnym najniższym limitem odnoszącym się do obciążeń i wymiarów EMS stosowanych w tych państwach członkowskich. W interesie bezpieczeństwa operacji, przejrzystości i jasności prawa należy ustanowić wspólne warunki dotyczące użytkowania EMS w ruchu krajowym i międzynarodowym, w tym zapewnić jasne informacje na temat dopuszczalnych obciążeń i wymiarów EMS oraz części sieci drogowej zgodnych ze specyfikacjami takich pojazdów, a także monitorować wpływ użytkowania EMS na bezpieczeństwo ruchu drogowego, infrastrukturę drogową, współpracę modalną, a także wpływ europejskiego systemu modułowego na środowisko i system transportowy, w tym wpływ na udział w strukturze modalnej.</p>	<p>Europejskie systemy modułowe były wykorzystywane i testowane na szeroką skalę i okazały się interesującym rozwiązaniem pod względem poprawy efektywności ekonomicznej i energetycznej operacji transportowych, przy jednoczesnym zapewnieniu bezpieczeństwa ruchu drogowego i ochrony infrastruktury, dzięki ich ograniczeniu do odpowiednich części sieci drogowych. Biorąc pod uwagę specyfikę krajową <b>i regionalną</b>, różne interesy gospodarcze, potrzeby transportowe i zróżnicowane możliwości w zakresie infrastruktury transportowej w państwach członkowskich, są one najlepiej umocowane do oceny i wydawania zezwoleń na dopuszczenie EMS do ruchu na swoich terytoriach. <b>Oceny tej należy dokonać w ścisłej współpracy z władzami regionalnymi, zwłaszcza w wypadku, gdy posiadają one kompetencje w zakresie zarządzania infrastrukturą drogową i jej utrzymania. Należy wziąć pod uwagę wpływ na lokalną i regionalną infrastrukturę drogową oraz bezpieczeństwo ruchu drogowego. W szczególności nie należy stosować EMS w regionach, w których ze względu na topografię infrastruktura transportowa obejmuje wiele kosztownych, a do tego już wysoce obciążonych obiektów.</b> Jednocześnie, aby zwiększyć pozytywne skutki społeczno-gospodarcze i środowiskowe dotyczące stosowania EMS, kluczowe znaczenie ma usunięcie niepotrzebnych barier w ich stosowaniu w przewozach transgranicznych między sąsiadującymi państwami członkowskimi, które zezwalają na poruszanie się takich zespołów pojazdów na swoich terytoriach, bez ograniczeń w liczbie przekraczanych granic przez te pojazdy, o ile są one zgodne z maksymalnymi dopuszczalnymi obciążeniami i wymiarami EMS ustanowionymi przez państwa członkowskie na ich odpowiednich terytoriach. Ma to na celu zapewnienie zgodności EMS wykorzystywanych w przewozach transgranicznych ze wspólnym najniższym limitem odnoszącym się do obciążeń i wymiarów EMS stosowanych w tych państwach członkowskich. W interesie bezpieczeństwa operacji, przejrzystości i jasności prawa należy ustanowić wspólne warunki dotyczące użytkowania EMS w ruchu krajowym i międzynarodowym, w tym zapewnić jasne informacje na temat dopuszczalnych obciążeń i wymiarów EMS oraz części sieci drogowej zgodnych ze specyfikacjami takich pojazdów, a także monitorować wpływ użytkowania EMS na bezpieczeństwo ruchu drogowego, infrastrukturę drogową, współpracę modalną, a także wpływ europejskiego systemu modułowego na środowisko i system transportowy, w tym wpływ na udział w strukturze modalnej.</p>



**Uzasadnienie**

EMS i związane z nim środki są całkowicie nieodpowiednie dla regionów, gdzie ze względu na topografię infrastruktura transportowa zawiera wiele obiektów, które są kosztowne i już wysoce obciążone. Należy więc zdecydowanie odrzucić tę opcję.

**Wniosek dotyczący dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającej dyrektywę Rady 92/106/EWG w odniesieniu do ram wsparcia na rzecz transportu intermodalnego towarów oraz rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1056 w odniesieniu do obliczania oszczędności kosztów zewnętrznych i generowania danych zagregowanych (COM(2023) 702)**

**Poprawka 13**

## Motyw 6

Tekst zaproponowany przez Komisję Europejską	Poprawka KR-u
<p>Dostępność terminali przeładunkowych ma zasadnicze znaczenie dla rozwoju transportu intermodalnego. Niniejsza dyrektywa nie powinna jednak obejmować środków wsparcia na rzecz zwiększenia przepustowości terminali, ponieważ są one zawarte w [proszę dodać odniesienie do zmienionego rozporządzenia w sprawie TEN-T, obecnie negocjowanego przez współprawodawców].</p>	<p>Dostępność terminali przeładunkowych ma zasadnicze znaczenie dla rozwoju transportu intermodalnego. Niniejsza dyrektywa nie powinna jednak obejmować środków wsparcia na rzecz zwiększenia przepustowości terminali, ponieważ są one zawarte w [proszę dodać odniesienie do zmienionego rozporządzenia w sprawie TEN-T, obecnie negocjowanego przez współprawodawców]. <b><i>Istnieje jednak potrzeba zwiększenia finansowania terminali multimodalnych w ramach kolejnego programu, który zastąpi instrument „Łącząc Europę” po 2027 r.</i></b></p>

**Uzasadnienie**

Aby zapewnić przesunięcie międzygałęziowe z transportu drogowego na bardziej zrównoważone i mniej szkodliwe rodzaje transportu, konieczne jest zwiększenie przepustowości istniejących i stworzenie nowych terminali multimodalnych. W ostatnich latach wsparto niewiele projektów.

**Poprawka 14**

## Motyw 7

Tekst zaproponowany przez Komisję Europejską	Poprawka KR-u
<p>Kwalifikowalność do korzyści wynikających z dyrektywy 92/106/EWG opiera się na limitach odległości pokonywanej w ramach poszczególnych części operacji. Takie podejście do definiowania „operacji transportu kombinowanego” nie wspiera w wystarczającym stopniu celu, jakim jest zmniejszenie kosztów zewnętrznych, ponieważ nie jest wystarczająco ukierunkowane. Ponadto nie odzwierciedla obiektywnie warunków i okoliczności panujących w różnych regionach i nie uwzględnia charakterystyki efektywności środowiskowej rzeczywistej operacji, w tym na przykład rodzaju pojazdu i wykorzystanego paliwa. W związku z tym udzielane wsparcie powinno mieć zastosowanie wyłącznie do operacji transportu intermodalnego, które zapewniają wystarczający poziom oszczędności kosztów zewnętrznych i umożliwiają optymalne wykorzystanie sieci transportowej. Aby uwzględnić takie operacje,</p>	<p>Kwalifikowalność do korzyści wynikających z dyrektywy 92/106/EWG opiera się na limitach odległości pokonywanej w ramach poszczególnych części operacji. Takie podejście do definiowania „operacji transportu kombinowanego” nie wspiera w wystarczającym stopniu celu, jakim jest zmniejszenie kosztów zewnętrznych, ponieważ nie jest wystarczająco ukierunkowane. Ponadto nie odzwierciedla obiektywnie warunków i okoliczności panujących w różnych regionach, <b><i>zwłaszcza w regionach peryferyjnych i słabo zaludnionych</i></b>, i nie uwzględnia charakterystyki efektywności środowiskowej rzeczywistej operacji, w tym na przykład rodzaju pojazdu i wykorzystanego paliwa. W związku z tym udzielane wsparcie powinno mieć zastosowanie wyłącznie do operacji transportu intermodalnego, które zapewniają wystarczający poziom oszczędności kosztów zewnętrznych i umożliwiają optymalne</p>

Tekst zaproponowany przez Komisję Europejską	Poprawka KR-u
<p>należy ustalić próg oszczędności kosztów zewnętrznych, w tym związanych z emisjami gazów cieplarnianych, zanieczyszczeniem powietrza, urazami i ofiarami śmiertelnymi, hałasem i zatorami komunikacyjnymi, dla operacji transportu intermodalnego w porównaniu z ekonomicznie opłacalną alternatywną operacją w ramach transportu wyłącznie drogowego. Próg ten powinien umożliwiać korzystanie ze wszystkich kombinacji rodzajów transportu, przy jednoczesnym zapewnieniu, aby odcinki transportu kolejowego, śródlądowego i żeglugi morskiej bliskiego zasięgu stanowiły główną część operacji intermodalnej. Ponadto przy obliczaniu oszczędności kosztów zewnętrznych należy uwzględnić koszty zewnętrzne wszystkich nieodłącznych części operacji transportu intermodalnego, aby umożliwić rzetelne porównanie z innymi rozwiązaniami transportowymi.</p>	<p>wykorzystanie sieci transportowej. Aby uwzględnić takie operacje, należy ustalić próg oszczędności kosztów zewnętrznych, w tym związanych z emisjami gazów cieplarnianych, zanieczyszczeniem powietrza, urazami i ofiarami śmiertelnymi, hałasem i zatorami komunikacyjnymi, dla operacji transportu intermodalnego w porównaniu z ekonomicznie opłacalną alternatywną operacją w ramach transportu wyłącznie drogowego. Próg ten powinien umożliwiać korzystanie ze wszystkich kombinacji rodzajów transportu, przy jednoczesnym zapewnieniu, aby odcinki transportu kolejowego, śródlądowego i żeglugi morskiej bliskiego zasięgu stanowiły główną część operacji intermodalnej. Ponadto przy obliczaniu oszczędności kosztów zewnętrznych należy uwzględnić koszty zewnętrzne wszystkich nieodłącznych części operacji transportu intermodalnego, aby umożliwić rzetelne porównanie z innymi rozwiązaniami transportowymi.</p>

### Poprawka 15

#### Motyw 17

Tekst zaproponowany przez Komisję Europejską	Poprawka KR-u
<p>Niektóre państwa członkowskie prowadzą politykę krajową wspierającą intermodalny transport kolejowy, intermodalną żeglugę śródlądową lub intermodalną żeglugę morską bliskiego zasięgu, dążąc do zmniejszenia różnicy kosztów między transportem drogowym a alternatywnymi wariantami transportu. Te polityki modalne nie zawsze są jednak jednolite dla poszczególnych rodzajów transportu lub sąsiadujących ze sobą państw członkowskich. Ponadto niektóre państwa członkowskie nie wprowadziły żadnych środków wsparcia. Fragmentacja spowodowana nieskoordynowanym podejściem zmniejsza skuteczność istniejącego wsparcia i powoduje nierówne warunki działania dla poszczególnych rodzajów transportu i państw członkowskich. W związku z tym wszystkie państwa członkowskie powinny ustanowić i wdrożyć krajowe ramy polityki wspierające upowszechnienie transportu intermodalnego, biorąc pod uwagę potencjał każdej kombinacji rodzajów transportu, a także interakcje wszystkich rodzajów transportu w sposób kompleksowy; państwa członkowskie powinny regularnie dokonywać ponownej oceny skuteczności i adekwatności środków krajowych.</p>	<p>Niektóre państwa członkowskie prowadzą politykę krajową wspierającą intermodalny transport kolejowy, intermodalną żeglugę śródlądową lub intermodalną żeglugę morską bliskiego zasięgu, dążąc do zmniejszenia różnicy kosztów między transportem drogowym a alternatywnymi wariantami transportu. Te polityki modalne nie zawsze są jednak jednolite dla poszczególnych rodzajów transportu lub sąsiadujących ze sobą państw członkowskich. Ponadto niektóre państwa członkowskie nie wprowadziły żadnych środków wsparcia. Fragmentacja spowodowana nieskoordynowanym podejściem zmniejsza skuteczność istniejącego wsparcia i powoduje nierówne warunki działania dla poszczególnych rodzajów transportu i państw członkowskich. W związku z tym wszystkie państwa członkowskie powinny ustanowić i wdrożyć krajowe ramy polityki wspierające upowszechnienie transportu intermodalnego, biorąc pod uwagę potencjał każdej kombinacji rodzajów transportu, a także interakcje wszystkich rodzajów transportu w sposób kompleksowy <b>i ponad granicami, tak aby regiony przygraniczne nie ponosiły konsekwencji swojego peryferyjnego położenia. Również transgraniczny transport intermodalny nie może być ograniczany z powodu niedostosowania krajowych ram polityki</b>; państwa członkowskie powinny regularnie dokonywać ponownej oceny skuteczności i adekwatności środków krajowych.</p>

**Poprawka 16**

## Motyw 21

Tekst zaproponowany przez Komisję Europejską	Poprawka KR-u
<p>W przypadku braku połączeń innych niż drogowe między niektórymi terminalami lub w ich pobliżu konieczne może być wsparcie „rozruchowe” na rzecz uruchomienia nowych połączeń intermodalnych, ponieważ zapotrzebowanie na usługi w fazie rozruchu może nie być wystarczające do zapewnienia rentowności takich usług.</p>	<p>W przypadku braku połączeń innych niż drogowe między niektórymi terminalami lub w ich pobliżu konieczne może być wsparcie „rozruchowe” na rzecz uruchomienia nowych połączeń intermodalnych, ponieważ zapotrzebowanie na usługi w fazie rozruchu może nie być wystarczające do zapewnienia rentowności takich usług. <b>Należy podkreślić tu rolę władz lokalnych i regionalnych w odniesieniu do renowacji linii kolejowych, terminali multimodalnych i wspierania tworzenia bocznic prywatnych.</b></p>

**Uzasadnienie**

Konieczne jest podkreślenie działań regionów, które wspierają transport kombinowany poprzez inwestycje w infrastrukturę multimodalną.

**Poprawka 17**

## Motyw 22

Tekst zaproponowany przez Komisję Europejską	Poprawka KR-u
<p>Państwa członkowskie mogą wprowadzić środki pomocy państwa, aby osiągnąć cele Europejskiego Zielonego Ładu i prawa o klimacie, pod warunkiem że środki te są zgodne z rynkiem wewnętrznym.</p>	<p>Państwa członkowskie mogą wprowadzić środki pomocy państwa, aby osiągnąć cele Europejskiego Zielonego Ładu i prawa o klimacie, pod warunkiem że środki te są zgodne z rynkiem wewnętrznym. <b>W szczególności system pomocy państwa dla przedsiębiorstw kolejowych będzie musiał zostać opracowany zgodnie z celami określonymi w niniejszej dyrektywie.</b></p>

**Uzasadnienie**

Jeśli chodzi o przyszły przegląd zasad pomocy państwa dla przedsiębiorstw kolejowych, jest konieczne, aby cele określone w dyrektywie w sprawie transportu kombinowanego zostały w nim uwzględnione.

**Poprawka 18**

## Motyw 26

Tekst zaproponowany przez Komisję Europejską	Poprawka KR-u
<p>Specjalne przepisy wykonawcze na szczeblu Unii, które dotyczą szczególnych sytuacji w transporcie intermodalnym, mogą wspierać upowszechnienie i efektywność transportu intermodalnego. W celu zapewnienia efektywnego wykorzystania zdolności przepustowej terminali i transportu innego niż drogowy ważne jest, aby <b>ich działanie nie było utrudnione przez czasowe ograniczenia</b> jazdy na odcinkach drogowych.</p>	<p>Specjalne przepisy wykonawcze na szczeblu Unii, które dotyczą szczególnych sytuacji w transporcie intermodalnym, mogą wspierać upowszechnienie i efektywność transportu intermodalnego. W celu zapewnienia efektywnego wykorzystania zdolności przepustowej terminali i transportu innego niż drogowy ważne jest, aby <b>zwolnienia z czasowych ograniczeń jazdy były ograniczone do odcinków drogowych prowadzących do lub z najbliższego odpowiedniego terminalu.</b></p>

**Uzasadnienie**

Całkowite wykluczenie ograniczeń jazdy na odcinkach drogowych nie jest w żaden sposób właściwe. Za to zwolnienia z takich ograniczeń powinny ograniczać się do odcinka prowadzącego do lub z najbliższego odpowiedniego terminalu.

**Poprawka 19**

## Załącznik, część I

Tekst zaproponowany przez Komisję Europejską	Poprawka KR-u
e) warunki planowania i dzierżawy gruntów odpowiednich do rozwoju intermodalnych terminali przeładunkowych.	e) warunki planowania i dzierżawy gruntów odpowiednich do rozwoju intermodalnych terminali przeładunkowych; <b>f) różnice w poziomie konkurencyjności między transportem kombinowanym a transportem drogowym, wraz ze środkami wspierającymi koszty przeładunku.</b>

**Uzasadnienie**

Środki te są sposobem wspierania transportu kombinowanego i promowania go na wszystkich jego etapach.

**II. ZALECENIA POLITYCZNE**

## EUROPEJSKI KOMITET REGIONÓW

1. Podkreśla, że musimy wdrożyć środki mające na celu zwiększenie efektywności i zrównoważonego charakteru transportu towarowego poprzez poprawę zarządzania infrastrukturą kolejową oraz żeglugą morską bliskiego zasięgu, oferowanie silniejszych zachęt dla niskoemisyjnych samochodów ciężarowych w transporcie „ostatniej mili” i transporcie intermodalnym na krótkich trasach oraz lepsze informowanie o emisjach gazów cieplarnianych w transporcie towarowym z myślą o zwiększeniu efektywności sektora. Pomoże to przyczynić się do osiągnięcia celu redukcji emisji z transportu o 90 % do 2050 r., jak określono w Europejskim Zielonym Ładzie. Przy tym trzeba umożliwiać dalszy rozwój jednolitego rynku i gospodarki UE oraz promowanie spójności terytorialnej.

2. Popiera fakt, że dla dobra europejskich miast i regionów musimy zadbać o lepsze połączenia między miejscami, w których mieszkają ludzie, gdzie przedsiębiorstwa realizują swoją produkcję i gdzie znajdują się platformy logistyczne, w celu zapewnienia dobrej jakości usług transportowych w całej Europie.

3. Podkreśla znaczenie inwestycji strategicznych dla zaspokojenia rosnącego zapotrzebowania na przepustowość kolei w całej UE oraz dla ułatwienia skutecznego przesunięcia międzygałęziowego i tworzenia wydajnych i odpornych sieci transportowych. Zwraca uwagę, że należy zająć się multimodalnymi aspektami konkurencyjności między różnymi rodzajami transportu, aby zagwarantować równe warunki działania dla różnych rodzajów transportu.

4. Przypomina, że zwiększenie oferty usług transportu kolejowego ma zasadnicze znaczenie dla konkurencyjności regionów i miast oraz dla pozytywnego wkładu w dekarbonizację i efektywność środowiskową, a także dla zwiększenia spójności terytorialnej UE i zapobiegania wykluczeniu transportowemu. Musimy jednak udoskonalić pewne środki, aby rozwiązać problemy, a zwłaszcza usunąć liczne trudności, z którymi boryka się sektor transportu kolejowego w regionach transgranicznych.

5. Podkreśla, że poprawa transgranicznych połączeń kolejowych ma kluczowe znaczenie dla wspierania integracji regionalnej, rozwoju gospodarczego i zrównoważonych alternatyw transportowych, w związku z czym zasługuje na szczególną uwagę w kompleksowym planowaniu infrastruktury i inicjatywach politycznych.

6. Uważa za konieczne powołanie europejskiego organu/regulatora w dziedzinie transportu kolejowego, aby zapewnić współpracę między krajowymi zarządcami infrastruktury, poprawić wydajność transportu kolejowego w Europie między państwami członkowskimi oraz zapewnić uczciwą konkurencję, zwłaszcza w transporcie towarowym między kilkoma państwami członkowskimi.

7. Jest przekonany o potrzebie poprawy interoperacyjności kolei w całej Europie (a nie tylko w jej centrum), zwłaszcza poprzez wdrożenie szerokości toru kolejowego UIC zapewniającego bezpieczne, szybkie i konkurencyjne przewozy kolejowe między wszystkimi regionami Europy.

8. Podkreśla, że potrzebne są również zachęty do przechodzenia na zrównoważone opcje transportu, z uwzględnieniem interesów zainteresowanych stron i użytkowników usług transportu towarowego oraz zdolności finansowej do tworzenia zachęt. Oznacza to, że opcje wspierające zrównoważony charakter systemu transportowego w Europie muszą być opłacalne finansowo, a zarazem należy zapewnić równe warunki działania dla różnych rodzajów transportu i stabilność finansową zachęt.

9. Zaleca całościowe podejście do edukacji w sektorze transportu, obejmujące umiejętności cyfrowe, zrównoważony rozwój, innowacyjność i kształcenie ustawiczne. Inicjatywa ta ma na celu zintegrowanie dostosowanych do potrzeb programów w zakresie umiejętności cyfrowych dla pracowników sektora transportu oraz modułów edukacyjnych ukierunkowanych na zrównoważony rozwój, ustanowienie ośrodków innowacji w regionalnych instytucjach edukacyjnych oraz wspieranie możliwości kształcenia ustawicznego w sektorze transportu. Dzięki wspieraniu kultury adaptacji, innowacyjności i praktyk świadomych pod względem środowiskowym pozwoli to zagwarantować, że pracownicy sektora transportu będą posiadali niezbędne umiejętności i wiedzę, by sprostać zmieniającym się wyzwaniom i przyczynić się do realizacji celów zrównoważonego rozwoju Unii Europejskiej.

10. Zgadza się, że promowanie skutecznych kolei na szczeblu europejskim jest absolutnie niezbędne do zapewnienia zrównoważonego charakteru systemów transportowych w Europie. Ze względu na ograniczenia środowiskowe i energetyczne, a także w celu zmniejszenia strategicznych zależności od niewiarygodnych dostawców energii (paliw kopalnych) konieczne jest przeniesienie większości ruchu pasażerskiego i towarowego na system kolejowy.

11. Jest przekonany, że Europa musi zapewnić zdolność przepustową kolei odpowiadającą przyszłym potrzebom, głównie w ramach sieci bazowej, w przypadku której prognozy ruchu na potrzeby rozwoju infrastruktury powinny uwzględniać cele polityki UE w zakresie przesunięcia międzygałęziowego z transportu drogowego na transport kolejowy i morski, a nie tylko wzrost popytu na kolejowy transport towarowy wynikający z globalnego wzrostu gospodarczego.

12. Jest zdania, że aby transport towarowy stał się bardziej zrównoważony i konkurencyjny, musimy zwiększyć konkurencyjność intermodalnego transportu towarowego. Pakiet, jakiego potrzebujemy, zapewniłby najlepsze połączenie obecnej dyrektywy w sprawie transportu kombinowanego z pakietem dotyczącym ekologizacji transportu towarowego, pomagając sektorowi transportu towarowego w przyczynieniu się do osiągnięcia przez UE celów Zielonego Ładu.

13. Popiera ramy wsparcia dla transportu intermodalnego, w tym odpowiednie środki regulacyjne i gospodarcze, ponieważ jest to logiczny krok we właściwym kierunku, aby osiągnąć większy udział bardziej zrównoważonych rodzajów transportu – kolejowego, morskiego i wodnego śródlądowego – w transporcie towarowym w Europie. Celem jest tu przejście na bardziej zrównoważony system transportu, a także ograniczenie emisji gazów cieplarnianych oraz innych negatywnych efektów zewnętrznych. Uważa jednak, że ramy mogłyby nie tylko dostarczać konkretnych danych na temat obliczania, udowadniania i kontroli oszczędności kosztów zewnętrznych, ale także zawierać bardziej szczegółowe i konkretne środki uwzględniające te cele. Ewentualnie należałoby wprowadzić ulepszenia w innych strategiach politycznych UE w celu uzyskania większego wsparcia finansowego dla platform kolejowych i multimodalnych, przynajmniej do czasu osiągnięcia znacznego przesunięcia międzygałęziowego w transporcie towarowym. W ramach pakietu nie należy w żadnym wypadku przyznawać ułatwień dla odcinków drogowych intermodalnego transportu towarowego w oparciu o oszczędności kosztów zewnętrznych (w tym wypadku lepiej odnieść się do najbliższych terminali, tak jak dotychczas). Do pakietu trzeba za to włączyć zachęty podatkowe i inne zachęty do prowadzenia kolejowych przewozów towarowych i platform intermodalnych, takie jak środki wspierające koszty przeładunku między transportem drogowym a środkiem transportu, który powoduje mniej negatywne efekty zewnętrzne.

14. Sądzi, że podczas operacji transportu intermodalnego jedna jednostka ładunkowa taka jak kontener powinna być transportowana z wykorzystaniem różnych środków, takich jak samochód ciężarowy, pociąg, statek lub samolot. Transport kombinowany to rodzaj transportu intermodalnego łączący elastyczność transportu drogowego – który nadal byłby wykorzystywany na pierwszym/ostatnim odcinku, aby zapewnić dotarcie do dowolnego europejskiego miasta i regionu – z efektywnością środowiskową kolei, śródlądowych dróg wodnych lub żeglugi morskiej bliskiego zasięgu w odniesieniu do głównego odcinka transportu.

15. Wzywa instytucje europejskie do zwrócenia szczególnej uwagi na terytoria o niekorzystnych warunkach geograficznych i demograficznych, takie jak obszary wyspiarskie, ze względu na wiążące się z tym ograniczenia z punktu widzenia zarówno infrastruktury na tych obszarach, jak i możliwości dostosowania ich systemów transportu i dystrybucji towarów.

16. Uważa, że Europa musi dalej rozwijać normy, przepisy wspierające i skuteczne instrumenty podatkowe, które określają ślad węglowy i inne koszty zewnętrzne towarów na całej trasie ich intermodalnego przewozu. Ponadto w dłuższej perspektywie celem jest to, aby te informacje docierały do użytkowników.

17. Uznaje, że inną istotną kwestią jest potrzeba elastyczności platform kolejowych i intermodalnych w zakresie przydzielania zdolności przepustowej w ostatniej chwili, tak aby wnioski o przyznanie zdolności przepustowej składane przez przewoźników kolejowych odpowiadały na szybkie zmiany popytu na rynku, co pozwoli zapewnić usługi będące w stanie lepiej konkurować z elastycznością wyłącznie drogowego transportu towarowego. W tym celu należy zapewnić niezbędną rezerwę przepustowości infrastruktury kolejowej i infrastruktury platform multimodalnych.

18. Twierdzi, że Europa potrzebuje bardziej konkurencyjnych alternatyw kolejowych dla transportu towarowego na najdłuższych odcinkach i nie ma sensu promowanie drogowego transportu towarowego na średnich i długich dystansach na niektórych szlakach transportowych, nawet w przypadku niskoemisyjnych pojazdów ciężkich, ponieważ pojazdy niskoemisyjne powodują co najmniej takie same problemy z zatorem i bezpieczeństwem, jak inne pojazdy. Należy unikać odwrotnego przesunięcia międzygałęziowego.

19. Przypomina, że umożliwienie dłuższym pojazdom ciężkim zrekompensowania wielkości i wagi dzięki zastosowaniu technologii bezemisyjnych jest słuszne, ale podkreśla potrzebę zachowania bezpieczeństwa drogowego poprzez umożliwienie państwom członkowskim – we współpracy z władzami lokalnymi i regionalnymi – regulowania dostępu pojazdów ciężkich do konkretnych dróg. Jednocześnie nie należy ograniczać swobodnego przepływu towarów i usług ani bezpodstawnie zakłócać sprawnego funkcjonowania rynku wewnętrznego.

20. Podkreśla, że rosnąca wielkość i masa samochodów ciężarowych może stwarzać znaczne wyzwania i koszty dla regionów i miast, gdyż wymaga znacznych dostosowań infrastruktury drogowej do większych pojazdów, w tym także w celu ograniczenia ryzyka wypadków.

21. Zgadza się, że Europa potrzebuje nowej strategii z nowoczesnym planowaniem instrumentu finansowania „Łącząc Europę”. Strategia ta powinna poprawić inwestycje w całej Europie oraz przyczynić się do lepszych wyników i połączenia różnych rodzajów transportu w sposób zrównoważony pod względem gospodarczym, środowiskowym i społecznym. Powinna przy tym uwzględniać wspomniane wcześniej obawy dotyczące interoperacyjności i przepustowości infrastruktury kolejowej. Należy przeznaczyć więcej środków z instrumentu „Łącząc Europę” na terminale multimodalne.

Bruksela, dnia 1 lutego 2024 r.

Vasco ALVES CORDEIRO

Przewodniczący  
Europejskiego Komitetu Regionów