

Opinia Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie wniosku dotyczącego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie europejskiej sieci kolejowej ukierunkowanej na konkurencyjny transport towarowy

COM(2008) 852 wersja ostateczna – 2008/0247 (COD)

(2009/C 317/17)

Sprawozdawca: **Dumitru FORNEA**

Dnia 19 stycznia 2009 r. Rada, działając na podstawie art. 95 Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Europejską, postanowiła zasięgnąć opinii Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie

wniosku dotyczącego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie europejskiej sieci kolejowej ukierunkowanej na konkurencyjny transport towarowy

COM(2008) 852 wersja ostateczna – 2008/0247 (COD).

Sekcja Transportu, Energii, Infrastruktury i Społeczeństwa Informacyjnego, której powierzono przygotowanie prac Komitetu w tej sprawie, przyjęła swoją opinię 26 czerwca 2009 r. Sprawozdawcą był Dumitru FORNEA.

Na 455. sesji plenarnej w dniach 15–16 lipca 2009 r. (posiedzenie z 15 lipca) Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny stosunkiem głosów 164 do 2 – 1 osoba wstrzymała się od głosu – przyjął następującą opinię:

1. Wnioski

1.1. Komitet z zadowoleniem przyjmuje wniosek Komisji Europejskiej dotyczący rozporządzenia jako krok w kierunku ustanowienia korytarzy międzynarodowych dla towarowego transportu kolejowego oraz rozwoju tego środka transportu w Europie.

1.2. Dla pobudzenia rozwoju towarowego transportu kolejowego, niezależnie od jakichkolwiek procesów legislacyjnych, **niezbędne są konkretne działania polityczne na poziomie korytarza**. Samo rozporządzenie nie wystarczy do wspierania rozwoju korytarzy. Priorytetami w tym zakresie powinno być zapewnienie **publicznych i prywatnych inwestycji mających na celu zwiększenie ogólnej jakości, efektywności i wydajności infrastruktury**, jak również pełne wdrożenie pierwszego i drugiego pakietu kolejowego w całej UE.

1.3. W przypadku każdego korytarza niezbędna jest **skuteczna koordynacja na wysokim szczeblu**, aby nastąpił postęp w zakresie poprawy infrastruktury kolejowej, co oznacza potrzebę współpracy ministrów transportu wszystkich krajów położonych na trasie danego korytarza. Po zakończeniu dyskusji międzyrządowych państwa członkowskie powinny ustalić warunki i przyjąć zobowiązania. Sam komisarz ds. transportu mógłby odgrywać bardziej aktywną rolę, jeśli chodzi o mobilizowanie ministrów do działań związanych z poszczególnymi korytarzami w ramach skoordynowanego działania strategicznego na poziomie UE.

1.4. EKES zgadza się, że **utrzymywanie rezerwy zdolności przepustowej** nie powinno być obowiązkowe, lecz o ile rezerwa taka zostanie uznana za niezbędną, powinni ją określić zarządcy infrastruktury. Zmuszanie zarządców infrastruktury do

rezerwowania z góry zdolności przepustowej może przynieść straty zamiast optymalnego wykorzystania możliwości przewozowych. Powinni oni jednak zachować możliwość rezerwowania zdolności przepustowej.

EKES uważa, iż zarządcy infrastruktury powinni dysponować pewną swobodą działania, aby **reguły dotyczące pierwszeństwa** można było **stosować w sposób pragmatyczny**. Ważne jest przy tym raczej minimalizowanie całościowego opóźnienia w sieci a nie udzielenie pierwszeństwa jednemu rodzajowi ruchu kolejowego w stosunku do innych. Chodzi w istocie o to, aby niezależnie od tego, jakie reguły są stosowane przez zarządców infrastruktury w stosunku do opóźnionych pociągów, były one przejrzyste dla przewoźników.

1.5. **Należy obowiązkowo przeprowadzać konsultacje ze wszystkimi zainteresowanymi stronami lub też strony te**, w tym zarządcy infrastruktury, przedsiębiorstwa kolejowe, przedstawiciele państw członkowskich, odpowiednie związki zawodowe, klienci i organizacje ekologiczne, **powinny wchodzić w skład organów zarządzających korytarzami towarowego transportu kolejowego**. Przedsiębiorstwa kolejowe powinny być w pełni reprezentowane w organach zarządzających korytarzami, ponieważ znajdują się one bliżej rynku i mogą być zobowiązane do wykonania decyzji dotyczących usprawnień lub ponosić ich konsekwencje.

1.6. **Korzystanie z „pojedynczego punktu kontaktowego” nie powinno być obowiązkowe dla przedsiębiorstw kolejowych**, aby możliwa była konkurencja pomiędzy różnymi podmiotami infrastruktury kolejowej. Powinno się utrzymać tradycyjny sposób składania wniosku o trasę pociągu za pośrednictwem zarządcy infrastruktury krajowej lub jednego głównego zarządcy infrastruktury przynajmniej jako rozwiązanie awaryjne w przypadku, gdy zawodzi pojedynczy punkt kontaktowy.

1.7. **Upoważnieni wnioskodawcy nie powinni otrzymać dostępu do całego korytarza, jeżeli jeden z krajów, przez które przebiega korytarz odmówił im dostępu na szczeblu krajowym.** Komisja powinna szczegółowo zbadać kwestie odnoszące się do upoważnionych wnioskodawców, aby umożliwić opinii publicznej pełne zrozumienie następstw społeczno- ekonomicznych wynikających z tego postanowienia. EKES nie wypowiada się zasadniczo przeciwko niedyskryminacyjnemu dostępowi do infrastruktury, lecz uważa, że w tym konkretnym przypadku potrzeba więcej badań i konsultacji z rządami państw członkowskich, europejskimi i krajowymi partnerami społecznymi, klientami kolei oraz pozostałymi zainteresowanymi organizacjami społeczeństwa obywatelskiego.

1.8. **Przynależność do sieci TEN-T nie powinna być wyłącznym kryterium wyboru korytarzy dla towarowego transportu kolejowego.** Korytarzy nie powinno się określać w oparciu o czynniki zewnętrzne, jedynie na podstawie kryteriów politycznych i geograficznych – trzeba zapewnić wybór korytarzy elastycznych i zorientowanych na rynek. Wybór korytarzy powinien odzwierciedlać przesłanki rynkowe, w tym istniejące lub potencjalne przepływy towarowe o istotnym znaczeniu. Decydującymi czynnikami powinien być rynek oraz wskaźnik stosunku kosztów do korzyści.

1.9. **W rozporządzeniu powinna znaleźć się możliwość rozszerzenia wyboru poza sieć TEN-T.** Przykładowo, jeśli jakiś odcinek nie będący częścią sieci TEN-T jest ważny z uwagi na dynamikę przewozów towarowych, powinna istnieć możliwość włączenia go najpierw do korytarza, a następnie do sieci TEN-T.

1.10. **Koncepcja terminali strategicznych nie służy konkurencji.** Koncepcja ta może prowadzić do wzmocnienia i tak już silnej pozycji tzw. terminali strategicznych, na niekorzyść terminali, które nie są uznawane za strategiczne. We wniosku w sprawie rozporządzenia powinno się zrezygnować z odniesienia do terminali strategicznych, aby dać szansę na rozwój terminalom nie uznawanym obecnie za strategiczne, które w ten sposób mogłyby uzyskać znaczenie strategiczne w przyszłości.

1.11. Żadna osoba obsługująca korytarze kolejowego transportu towarowego nie powinna znaleźć się w sytuacji, w której swoboda przepływu towarów utrudniałaby jej korzystanie z praw podstawowych.

2. Wniosek Komisji

2.1. Komisja Europejska zobowiązała się do przyspieszenia tworzenia i organizacji europejskiej sieci kolejowej ukierunkowanej na konkurencyjny transport towarowy, w oparciu o międzynarodowe korytarze kolejowe przeznaczone dla transportu towarowego. Dla realizacji tego celu Komisja postanowiła przedstawić omawiany wniosek dotyczący rozporządzenia po zakończeniu szerokiego procesu konsultacji społecznych i rozważeniu różnych wariantów w ramach oceny skutków. Ocena skutków wykazała, że podejście legislacyjne może przynieść lepsze wyniki ekonomiczne niż podejście oparte na dobrowolności, z którym wiąże się zwiększone niebezpieczeństwo nieosiągnięcia zamierzonych celów.

2.2. Postanowienia zawarte w rozporządzeniu odnoszą się głównie do odpowiednich podmiotów gospodarczych, zarządców infrastruktury oraz przedsiębiorstw kolejowych i dotyczą w szczególności:

- procedur wyboru korytarzy transportu towarowego;
- organów zarządzających ogółem korytarzy;
- cech, które korytarze muszą posiadać.

2.3. Rozporządzenie nie ma zatem zastosowania w przypadku:

- wydzielonych sieci lokalnych i regionalnych przeznaczonych dla przewozów pasażerskich prowadzonych z wykorzystaniem infrastruktury kolejowej;
- sieci przeznaczonych tylko do prowadzenia miejskich i podmiejskich przewozów pasażerskich;
- sieci regionalnych, które są użytkowane do regionalnych przewozów towarowych wyłącznie przez przedsiębiorstwo kolejowe nieobjęte dyrektywą 91/440/EWG, dopóki o zdolność przepustową na tej sieci nie wystąpi inny wnioskodawca;
- infrastruktury kolejowej będącej własnością prywatną, przeznaczonej do wyłącznego użytku właściciela tej infrastruktury w celu wykonywania jego własnych przewozów towarowych ⁽¹⁾.

3. Uwagi ogólne

3.1. Jak stwierdzono w przeglądzie średniookresowym białej księgi Komisji Europejskiej dotyczącej transportu z 2001 r. (COM(2006) 314), celem europejskiej polityki transportowej jest optymalny rozwój wszystkich środków transportu w państwach członkowskich, przy uwzględnieniu kwestii ochrony środowiska naturalnego, bezpieczeństwa, konkurencji i efektywności energetycznej.

3.2. Unia Europejska przykładą wielką wagę do ograniczenia emisji gazów cieplarnianych o 20 % do 2020 r. Osiągnięcie tego celu nie będzie możliwe bez znacznego zmniejszenia emisji pochodzących z sektora transportu. Z tego powodu sprawą istotną jest nadanie wysokiego priorytetu najbardziej energooszczędnym i ekologicznym rodzajom transportu, przy czym panuje powszechne przekonanie, że transport kolejowy jest przyjazny dla środowiska pod względem zużycia energii oraz poziomu emisji ⁽²⁾.

3.3. Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny wyraził już swoje stanowisko wobec koncepcji **sieci kolejowej nadającej pierwszeństwo przewozom towarowym** ⁽³⁾. W obecnej opinii nie będziemy powtarzać ogólnych uwag, które odnoszą się także do wniosku dotyczącego rozporządzenia w sprawie europejskiej sieci kolejowej ukierunkowanej na konkurencyjny transport towarowy.

⁽¹⁾ Art. 1 ust. 2 COM (2008) 852 wersja ostateczna.

⁽²⁾ Około 80 % sieci kolejowej w Europie stanowią linie zelektryfikowane.

⁽³⁾ Dz.U. C 27 z 3.2.2009, s. 41–44.

3.4. Obecna sytuacja w zakresie transportu towarowego w Unii Europejskiej wymaga skutecznych instrumentów legislacyjnych na poziomie europejskim i krajowym oraz mobilizacji politycznej na rzecz określenia środków niezbędnych do sfinansowania inwestycji w infrastrukturę kolejową. W tym kontekście Komitet z zadowoleniem przyjmuje wniosek Komisji Europejskiej dotyczący rozporządzenia jako krok w kierunku ustanowienia korytarzy międzynarodowych dla towarowego transportu kolejowego oraz rozwoju tego środka transportu w Europie ⁽⁴⁾.

3.5. Potencjalne korzyści wynikające z utworzenia tych korytarzy:

- rodzaj transportu przyjazny dla środowiska naturalnego - ogólnie zmniejszenie wpływu, jaki na środowisko naturalne wywiera działalność transportowa w Europie;
- zmniejszenie liczby wypadków, jakie mają miejsce w sektorze transportu;
- inicjatywa wpisuje się w cele strategii lizbońskiej w zakresie wzrostu gospodarczego;
- znaczący udział w zmniejszeniu zatorów w transporcie drogowym;
- zachęta do współmodalności środków transportu (kombinacja transportu kolejowego, morskiego, śródlądowego i drogowego);
- utworzenie korytarzy przyczyni się do bezpieczeństwa dostaw surowców dla przemysłu UE dzięki wykorzystywaniu jednego z najbardziej ekologicznych rodzajów transportu do przewozu ładunków masowych;
- wspieranie budowy centrów logistycznych związanych z kolejami (terminale logistyczne można byłoby w większym stopniu wykorzystywać jako magazyny dystrybucyjne, które obecnie są zazwyczaj przedłużeniem zakładów produkcyjnych);
- zwiększenie spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej Unii Europejskiej.

3.6. Cele w zakresie ochrony środowiska związane z działaniem korytarzy kolejowego transportu towarowego:

- przyjazna dla środowiska naturalnego infrastruktura oraz towarowy tabor kolejowy;
- niski indywidualny poziom emisji;
- niski poziom hałasu eksploatacyjnego dzięki stosowaniu ekranów akustycznych i cichych technologii w zakresie taboru i infrastruktury kolejowej;
- 100-procentowa elektryfikacja korytarzy kolejowego transportu towarowego;
- zwiększenie udziału energii ze źródeł odnawialnych w zasilaniu sieci trakcyjnej.

⁽⁴⁾ Potrzeba skutecznych instrumentów legislacyjnych, mobilizacji politycznej oraz inwestycji została ponownie podkreślona podczas wysłuchania w sprawie europejskiej sieci kolejowej ukierunkowanej na konkurencyjny transport towarowy, które EKES zorganizował 28 kwietnia 2009 r. w Brnie w Czechach w okresie prezydencji czeskiej w UE.

4. Uwagi szczegółowe dotyczące omawianego rozporządzenia

4.1. Inwestycje w infrastrukturę korytarzy kolejowego transportu towarowego, terminale i należące do nich urządzenia

4.1.1. W ciągu ostatniego dziesięciolecia dzięki polityce europejskiej odnotowano postęp w dziedzinie otwierania rynków, niemniej państwa członkowskie osiągnęły skromne wyniki pod względem uczciwej konkurencji pomiędzy różnymi rodzajami transportu oraz skuteczności inwestowania w nowoczesną, interoperacyjną infrastrukturę.

4.1.2. Zdolności finansowa państw członkowskich wydaje się być niewystarczająca w stosunku do ambitnych celów Komisji. Dlatego też instytucje europejskie będą miały do odegrania ważną rolę, jeśli chodzi o ułatwianie wykorzystywania instrumentów pomocy UE w celu rozwoju europejskiej sieci kolejowej ukierunkowanej na konkurencyjny transport towarowy poprzez współfinansowanie tworzenia korytarzy kolejowego transportu towarowego ze środków budżetowych przeznaczonych na transeuropejskie sieci transportowe (TEN-T), z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego i Funduszu Spójności oraz z pożyczek EBI.

4.1.3. EKES uważa, iż w rozporządzeniu powinno się wyraźniej podkreślić potrzeby inwestycyjne (oraz ich finansowanie) ⁽⁵⁾. W latach 1970–2004 długość sieci autostrad w krajach UE 15 wzrosła o 350 %, natomiast długość sieci kolejowej zmniejszyła się o 14 %. W przypadku zatłoczonych dróg decyzje w sprawie poprawy istniejącej infrastruktury drogowej lub budowy nowych dróg są realizowane natychmiast. EKES jest zdania, że kolej nie będzie w stanie przewieźć zwiększonej ilości towarów, o ile zasady polityki inwestycyjnej stosowane od czterdziestu lat w odniesieniu do dróg nie zostaną zastosowane także w przypadku kolei.

4.1.4. W tym kontekście nie można zaniedbywać potrzeby finansowania połączeń kolejowych pomiędzy zakładami przemysłowymi a główną siecią kolejową. Budowę połączeń drogowych stref przemysłowych z siecią głównych dróg zwykle finansuje się ze środków publicznych. Jednak w większości krajów UE połączeń kolejowych pomiędzy zakładami przemysłowymi a główną siecią kolejową zwykle nie traktuje się w ten sam sposób. Zazwyczaj płaci za nie przedsiębiorstwo prowadzące dany zakład przemysłowy wraz z przewoźnikiem kolejowym zawierającym z tym przedsiębiorstwem umowę na świadczenie usług przewozowych. W celu ułatwienia przewozu towarów drogą kolejową potrzebne są rozwiązania inwestycyjne zarówno na szczeblu europejskim jak i krajowym (np. takie instrumenty jak systemy finansowania ze środków publicznych, które istnieją już w Niemczech, Austrii i Szwajcarii).

⁽⁵⁾ Według opracowania na temat korytarzy transportu kolejowego przygotowanego dla Stowarzyszenia Kolei Europejskich (CER) przez firmę konsultingową McKinsey, inwestycje wartości 145 mld euro zrealizowane do 2020 r. mogłyby zwiększyć zdolności przewozowe transportu kolejowego o 72 % w przypadku sześciu głównych korytarzy ERTMS, co odpowiada 34 % wielkości przewozów kolejowych w Europie.

4.1.5. Jednym z celów Komisji jest wprowadzenie w życie wszystkich instrumentów technicznych i legislacyjnych dotyczących bezpieczeństwa dostaw surowców dla europejskiego przemysłu. Korytarze transportu kolejowego wniosą znaczący wkład w realizację tego strategicznego celu, zaś przewóz towarów pomiędzy Unią Europejską a partnerami wschodnimi ma w tym kontekście ogromne znaczenie. W związku z powyższym ogromne znaczenie mają inwestycje UE w poprawę infrastruktury kolejowej na osi Wschód-Zachód oraz związanych z nią obiektów przeładunkowych. Do realizacji tego celu przyczyni się ponadto przeprowadzenie przeglądu wytycznych w sprawie TEN-T.

4.1.6. Szczególną uwagę powinno się poświęcić służbom celnym⁽⁶⁾ w celu uproszczenia procedur obowiązujących w UE, a tym samym zapewnienia szybkiego przekraczania granic przez ładunki przewożone koleją. Wsparcie finansowe ze strony Wspólnoty jest niezbędne w związku z przewidywanym wprowadzeniem systemu zobowiązań celnych w oparciu o EDI⁽⁷⁾ oraz zapewnieniem inwestycji w przypadku tych kolei, które obecnie nie dysponują zautomatyzowanymi systemami regulowania zobowiązań celnych.

4.1.7. EKES uważa, że powinny istnieć przejrzyste wytyczne w sprawie pomocy państwa, co sprawi, że łatwiej będzie wykazać, które przypadki wsparcia sektora kolei ze środków publicznych mogą zostać ocenione pozytywnie przez służby Komisji. Jednocześnie Komitet podkreśla, że stosowanie umów wieloletnich może przyczynić się do zrównoważonego finansowania europejskiej sieci kolejowej.

4.1.8. Jeśli chodzi o przedstawioną w art. 9 omawianego rozporządzenia koncepcję „terminali strategicznych”, EKES zwraca uwagę na fakt, że może ona prowadzić do dalszego wzmocnienia i tak już silnej pozycji tzw. terminali strategicznych, na niekorzyść terminali, które nie są uznawane za strategiczne.

4.1.9. Żadna osoba obsługująca korytarze kolejowego transportu towarowego nie powinna znaleźć się w sytuacji, w której swoboda przepływu towarów utrudniałaby jej korzystanie z praw podstawowych.

4.2. Wybór korytarzy transportu towarowego i organy zarządzające siecią

4.2.1. Przegląd polityki w sprawie TEN-T daje branży kolejowej możliwość podkreślenia znaczenia dalszego rozwoju elastycznych, obejmujących duże odległości korytarzy transportu kolejowego jako podstawy sieci transportowej UE.

4.2.2. EKES podkreśla, że korytarze nie powinny ograniczać się wyłącznie do sieci TEN-T (co przewiduje rozdz. II, art. 3, ust. 1 lit. a)) lub obecnych korytarzy ERTMS, gdyż podejście takie mogłoby pominąć linie, które są bądź mogą stać się ważne dla przewozów towarowych, lecz nie wchodzą jeszcze w skład korytarzy TEN-T lub ERTMS. Wręcz przeciwnie, w chwili tworzenia nowych korytarzy dla towarowego transportu kolejowego należałoby dostosowywać sieć TEN-T.

⁽⁶⁾ W związku z tym istotną kwestią jest skuteczne wykonanie, na szczeblu UE, rozporządzenia Rady (WE) nr 1875/2006 ustanawiającego Wspólnotowy Kodeks Celny.

⁽⁷⁾ Elektroniczna wymiana danych.

4.2.3. Należy obowiązkowo przeprowadzać konsultacje ze wszystkimi zainteresowanymi stronami lub też strony te, w tym odpowiednie związki zawodowe, klienci i organizacje ekologiczne, powinny wchodzić w skład organów zarządzających siecią. Przedsiębiorstwa kolejowe powinny wchodzić w skład organów zarządzających na tym samym poziomie co zarządcy infrastruktury, gdyż są one użytkownikami korytarzy, obsługują klientów i znajdują się najbliżej rynku. Decyzje podejmowane przez organy zarządzające będą bezpośrednio dotyczyły przedsiębiorstw kolejowych, które mogą być także zobowiązane do wykonania części tych decyzji. Dlatego właściwą praktyką jest, by przedsiębiorstwa te posiadały swoich przedstawicieli w samych organach zarządzających.

4.2.4. Właściwa reprezentacja przedsiębiorstw kolejowych wykorzystujących korytarz jest możliwa bez nadmiernej rozbudowy struktury zarządzania, np. w postaci pojedynczych przedsiębiorstw, „grup przedsiębiorstw” lub połączenia obu tych form. Jednak jedynie przedsiębiorstwa „wykorzystujące korytarz” są rzeczywiście istotne z punktu widzenia faktycznej możliwości wniesienia wkładu w ulepszenie korytarza.

4.3. Środki związane z eksploatacją korytarzy

4.3.1. EKES uważa, że sprawą trudną i delikatną jest omówienie reguł dotyczących pierwszeństwa (przyznanie trasy dla pociągu, rezerwacja zdolności przewozowych, pierwszeństwo w przypadku opóźnień) ogólnie dla wszystkich korytarzy transportu kolejowego (rozdział IV, art. 11, 12 i 14). Reguły te powinny się sformułować w sposób umożliwiający ich pragmatyczne stosowanie na poziomie każdego korytarza, a trasy powinny być przyznawane przez zarządców infrastruktury w jak najbardziej sprawiedliwy i przejrzysty sposób.

4.3.2. Utrzymywanie rezerwy możliwości przewozowych nie powinno być obowiązkowe, lecz o ile rezerwa taka zostanie uznana za niezbędną, powinny ją określać zarządcy infrastruktury. Zmuszanie zarządców do rezerwowania z góry możliwości przewozowych może zamiast optymalnego wykorzystania możliwości przewozowych przynieść raczej straty, zwłaszcza gdy nie da się ustalić na kilka miesięcy z góry, że pociągi będą na pewno kursowały.

4.3.3. Tak samo zmiana reguł dotyczących pierwszeństwa może okazać się niepotrzebna i w żaden sposób nie zwiększyć możliwości przewozowych. Zmiana reguł dotyczących pierwszeństwa doprowadzi po prostu do przeniesienia frustracji z jednej kategorii użytkowników na inną. Naczelną zasadą powinno być dążenie do minimalizacji całościowego opóźnienia w sieci oraz do rozładowania zatorów w sposób możliwie jak najszybszy.

4.3.4. Gdy chodzi o zawarte w rozdziale IV art. 10 postanowienia w sprawie „**pojedynczego punktu kontaktowego**”, EKES uważa, że każdy korytarz powinien mieć możliwość dokonania wyboru, przy uwzględnieniu wymogów rynkowych lub wymogów przedsiębiorstw kolejowych eksploatujących dany korytarz.

4.3.5. Przedsiębiorstwa kolejowe powinny zachować swobodę zamawiania tras zgodnie ze swoim życzeniem (poprzez pojedynczy punkt kontaktowy lub w sposób tradycyjny). Możliwość skorzystania z pojedynczego punktu kontaktowego sprawia, że przedsiębiorstwa kolejowe mogą zmusić do konkurowania ze sobą różne podmioty związane z infrastrukturą (tzn. pojedynczy punkt kontaktowy i poszczególnych zarządców infrastruktury korytarza transportu towarowego), co da im zachętę do poprawy swojej działalności.

4.3.6. Obowiązkowe korzystanie z pojedynczych punktów kontaktowych może doprowadzić do stworzenia szerokiego monopolu w infrastrukturze korytarza, bez żadnej gwarancji, że pojedynczy punkt kontaktowy rzeczywiście wykona usługi lepiej niż poszczególni zarządcy infrastruktury. Ponadto tradycyjny sposób funkcjonowania pojedynczych punktów kontaktowych nie sprawdza się.

4.3.7. Zezwolenie upoważnionym wnioskodawcom (np. załodowcom, spedytorom, operatorom intermodalnym) na wykupienie tras mogłoby zniechęcić przedsiębiorstwa kolejowe (zwłaszcza „nowych uczestników rynku”) do inwestowania w maszynistów i lokomotywy, z uwagi na wysokie ryzyko związane z dostępnością tras. Mogłoby to zakłócić konkurencję na rynkach krajowych na niekorzyść przedsiębiorstw kolejowych i jakości oferowanych przez nie miejsc pracy. Ceny mogłyby wzrosnąć,

dostępna zdolność przepustowa pozostałaby ograniczona, mogłaby natomiast wzrosnąć spekulacja.

4.3.8. Jest jednak faktem, że obecnie w Unii Europejskiej podmioty gospodarcze inne niż przedsiębiorstwa kolejowe (tzn. firmy logistyczne, usługowe, handlowe, produkcyjne) są wyraźnie zainteresowane zwiększeniem korzystania z transportu kolejowego⁽⁸⁾. Niektóre europejskie przedsiębiorstwa kolejowe wykupiły już firmy logistyczne, próbując w ten sposób skierować do przewozu koleją towary, które do tej pory były przewożone transportem drogowym. W tych warunkach możliwe jest, że w ramach odpowiedzialnego społecznie i innowacyjnego podejścia upoważnieni wnioskodawcy będą w niedalekiej przyszłości odgrywać ważną rolę w rozwoju korytarzy towarowego transportu kolejowego.

Bruksela, 15 lipca 2009 r.

Przewodniczący
Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego
Mario SEPI

⁽⁸⁾ Dokument programowy CLECAT, Bruksela, 19 stycznia 2009 r.