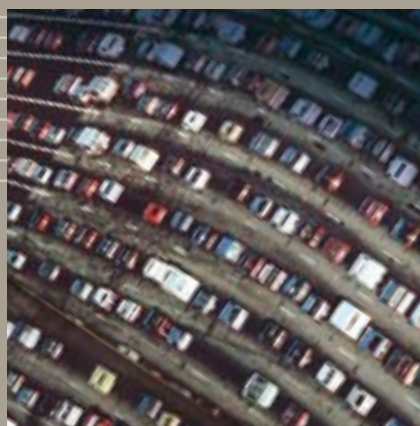


# ZRÓWNOWAŻMY EUROPEJSKI SYSTEM TRANSPORTOWY!



**DŁACZEGO PRZEGLĄD DYREKTYWY O  
EUROWINIECIE JEST KONIECZNY**

**SIERPIEŃ 2008**

*The Voice of European Railways*



COMMUNITY OF EUROPEAN RAILWAY AND INFRASTRUCTURE COMPANIES  
COMMUNAUTÉ EUROPÉENNE DU RAIL ET DES COMPAGNIES D'INFRASTRUCTURE  
GEMEINSCHAFT DER EUROPÄISCHEN BAHNEN UND INFRASTRUKTURGESELLSCHAFTEN





## SPIS TREŚCI

<b>STRESZCZENIE</b> .....	2
<b>ZRÓWNOWAŻONY TRANSPORT</b> .....	3
<b>OKREŚLENIE WŁAŚCIWEJ CENY</b> .....	8
<b>TWORZENIE NOWOCZESNEJ SIECI KOLEJOWYCH PRZEWOZÓW TOWAROWYCH W EUROPIE</b> .....	12
<b>POLITYKA TRANSPORTOWA SZWAJCARII – ZRÓWNOWAŻONY TRANSPORT!</b> .....	16
<b>DYREKTYWA O EUROWINIECIE – POMOC W ZASIĘGU RĘKI?</b> .....	21
<b>WNIOSKI</b> .....	23
<b>ZAŁĄCZNIK: PYTANIA I ODPOWIEDZI</b> .....	24
<b>BIBLIOGRAFIA</b> .....	27



## STRESZCZENIE

Istnieje wiele rzeczy, których Szwajcarzy mogą nauczyć Europę, zwłaszcza w zakresie polityki transportowej. W Szwajcarii zauważyć można wyraźne zaangażowanie polityczne mające na celu przeniesienie przewozów towarowych, prowadzonych przez ekologicznie wrażliwe alpejskie środowisko naturalne, z dróg na tory kolejowe. Głównym mechanizmem, dzięki któremu można przeprowadzić tę zmianę, jest wprowadzenie opłat drogowych dla samochodów ciężarowych. Opłaty te uwzględniać będą koszty zewnętrzne (tj. koszty związane z zanieczyszczeniem wytwarzanym przez samochody osobowe i ciężarowe, koszty związane z zagęszczeniem ruchu na drogach, wypadkami, wpływem zanieczyszczenia na organizm człowieka), z których wpływy zostaną przeznaczone na finansowanie również infrastruktury kolejowej.

Politycy europejscy długo toczyli rozmowy na temat sposobu ustanowienia opłat drogowych dla samochodów ciężarowych poruszających się po autostradach Europy (Dyrektywa o Eurowiniecie). Po uzyskaniu porozumienia, co do zasady “zanieczyszczający płaci”, wydawać by się mogło, że kolejny krok wdrażania Dyrektywy o Eurowiniecie jest stosunkowo łatwy. Okazuje się jednak, że obowiązująca Dyrektywa zmieniona w 2006 roku ma niestety kilka słabych punktów:

- Po pierwsze, w krajach członkowskich nie ma obowiązku wprowadzenia opłat drogowych dla samochodów ciężarowych, co w rezultacie oznacza, że w dalszym ciągu nie będą one pobierane, w przeciwieństwie do transportu kolejowego, na który takie opłaty zostały nałożone.
- Po drugie, Dyrektywa nie zezwala, aby kraje członkowskie włączały zinternalizowane koszty zewnętrzne do opłat drogowych. Uniemożliwia to postępowanie zgodnie ze szwajcarskim wzorcem i ustalenie opłat drogowych uwzględniających rzeczywisty koszt użytkowania dróg zgodnie z zasadą “zanieczyszczający płaci”, co z kolei zachęciłoby do przesunięcia przewozów towarowych z dróg na kolej.
- Po trzecie, obowiązująca Dyrektywa zezwala krajom członkowskim na decydowanie o sposobie wykorzystania wpływów z opłat drogowych, co oznacza, że nie mają one obowiązku wykorzystania tych środków w sektorze transportowym.

Bieżące ustalenia zawierają zatem istotne wady. Dopóki nie otworzy się możliwość internalizacji kosztów zewnętrznych, wysokość tych opłat nie będzie właściwie odzwierciedlała rzeczywistych kosztów, a zasada “zanieczyszczający płaci” nie będzie dotyczyła środka transportu stanowiącego największe obciążenie dla środowiska naturalnego. Paradoksalnie, zasada internalizacji kosztów zewnętrznych istnieje w odniesieniu do transportu kolejowego, ustanowiona na podstawie zapisów dyrektywy 2001/14. Taki stan rzeczy fundamentalnie wypacza konkurencję pomiędzy transportem drogowym a kolejowym. Narzędzia rynkowe to jeden z kluczowych sposobów obniżania kosztów zewnętrznych transportu, a sprawiedliwe i skuteczne ustalanie cen będzie stanowiło rzeczywisty sygnał dla uczestników rynku, w celu dokonania bardziej racjonalnego wyboru środka transportu.

Stawka w tej grze jest wysoka. Zobowiązanie głównego uczestnika rynku – użytkowników samochodów ciężarowych – do płacenia rzeczywistego kosztu gospodarczego wynikającego z ich własnej aktywności będzie miało znaczący wpływ na ożywienie rynku towarowych przewozów kolejowych i zapewnienie równowagi we wzroście przewozów towarowych w Europie. Niniejsza publikacja wyjaśnia znaczenie wprowadzania tej istotnej zmiany.

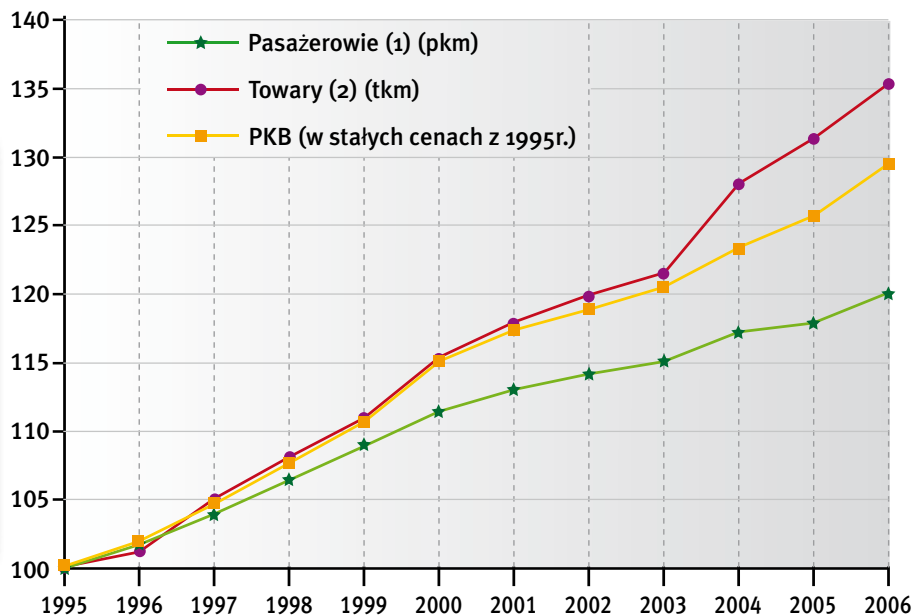
## ZRÓWNOWAŻONY TRANSPORT

W 1992 roku, kiedy Organizacja Narodów Zjednoczonych wdrożyła koncepcję “zrównoważonego rozwoju” i przyjęła zasadę “zanieczyszczający płaci”<sup>1</sup> w ramach deklaracji z Rio de Janeiro, transport został wówczas wyróżniony jako sektor priorytetowy. Poziom świadomości co do znaczenia tej koncepcji wśród obywateli oraz polityków nie był jednak zbyt wysoki. Dziś ogół społeczeństwa oraz decydenci są szczególnie wrażliwi w kwestii skutków ubocznych generowanych przez transport, takich jak zmiany klimatyczne, zanieczyszczenie powietrza, wypadki, hałas czy zatłoczenie. Według raportu Europejskiej Agencji Środowiska<sup>2</sup>, zanieczyszczenie środowiska wywiera bezpośredni wpływ na zdrowie człowieka. Blisko 25% populacji z 25 krajów członkowskich zamieszkuje obszary leżące w odległości do 500 metrów od dróg, po których przejeżdżają co najmniej trzy miliony pojazdów rocznie. Wpływ tak nasilonego ruchu na zdrowie został szczegółowo udokumentowany. Agencja szacuje, że każdego roku na skutek wysokiego poziomu zanieczyszczeń populacja traci około 4 milionów lat życia rocznie.

1. Zasada “zanieczyszczający płaci” została oficjalnie przyjęta przez Unię Europejską w 1992 roku i stanowiła podstawę Zielonej Księgi Komisji Europejskiej z 1995 roku dotyczącej sprawiedliwego i skutecznego ustalania cen obowiązujących w transporcie (Fair and Efficient Pricing in Transport) oraz Białej Księgi dotyczącej polityki transportowej z 2001 roku. W 2001r. Rada obradująca w Goeteborgu wezwwała do pełnej internalizacji społecznych i środowiskowych kosztów transportu

Obecnie więcej niż kiedykolwiek towarów przewozi się na dłuższe odległości. W rezultacie wielkość przewozów towarowych (Diagram 1) wzrosła o 35% w latach 1995 - 2006, szybciej niż PKB, które zwiększyło się jedynie o 30% procent. Ponadto przewiduje się dalszy wzrost drogowych przewozów towarowych.

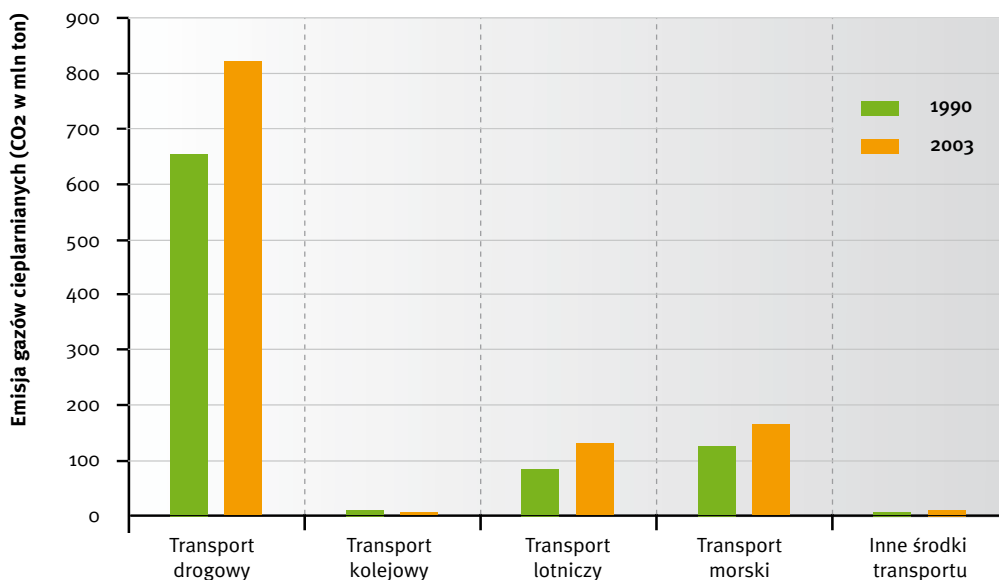
Diagram 1: Ilość przewożonych ładunków a rozwój PKB– UE 27



2. Dane zamieszczone w tej sekcji pochodzą z raportu Europejskiej Agencji Środowiska (EEA): “Transport i środowisko: na drodze do nowej wspólnej polityki transportowej” z 2007 r.

Źródło: Komisja Europejska: Energy and Transport in Figures, 2007

Diagram 2: Emisje gazów cieplarnianych w sektorze transportowym



Źródło: Europejska Agencja Środowiska, 2007



3. Prof. Jacqueline McGlade, Dyrektor Wykonawcza Europejskiej Agencji Środowiska, podczas prezentacji raportu "Climate for a transport change" 3 marca 2008 r. TERM 2007: "Indicators tracking transport and environment in the European Union, 2008".

Na terenie 27 państw Unii Europejskiej transport (wyłączając lotnictwo międzynarodowe oraz transport morski) generuje 22 % emisji gazów cieplarnianych (GHG), z których najważniejszy jest CO<sub>2</sub>. Choć poziom emisji wytwarzanych przez inne sektory (dostawa energii, przemysł, rolnictwo, gospodarka odpadami) w latach 1990-2003 obniżył się, to jednak ilość wylęgów emitowanych przez transport znacząco wzrosła w wyniku zwiększonej ilości przewożonych ładunków. Diagram 2 przedstawia porównanie poziomów emisji gazów cieplarnianych pochodzących z transportu w roku 1990 i 2003.

Transport drogowy stanowi niewątpliwie największe źródło emisji gazów cieplarnianych w sektorze transportowym. Poziom emisji dla przewozów pasażerskich oraz towarowych zwiększał się co roku, osiągając w latach 1990-2003 łączny wzrost o 51%. Dyrektor Wykonawcza Europejskiej Agencji Środowiska, prof. Jacqueline McGlade stwierdziła, że: "Transport zbyt długo był "pasażerem na gapę", jeżeli chodzi o walkę z globalnym ociepleniem i emisją dwutlenku węgla. Rządy i obywatele muszą gruntownie rozważyć swoje podejście do polityki transportowej, chociażby w trosce o ochronę własnego zdrowia. Nie możemy dłużej traktować mniej wydajnych środków transportu w uprzywilejowany sposób"<sup>3</sup>.



Prof. Jacqueline McGlade, Dyrektor  
Wykonawcza Europejskiej Agencji  
Środowiska

Taki sam komunikat wyszedł również od Organizacji Współpracy Gospodarczej i Rozwoju (OECD). W swoim raporcie “Environmental Outlook to 2030” jasno stwierdza, iż **“ceny transportu rzadko odzwierciedlają całość kosztów społecznych i środowiskowych, powodując nadmierne wykorzystanie i nieoptymalne wybory dotyczące rodzaju transportu”**<sup>4</sup>.

W sektorze transportowym w Unii Europejskiej muszą zostać zastosowane rygorystyczne środki, które pomogą Europie osiągnąć docelowe normy emisji gazów cieplarnianych. **Lepsze rozwiązania technologiczne w zakresie poszczególnych środków transportu oraz wprowadzenie paliw uzyskiwanych ze źródeł odnawialnych nie stanowi dostatecznych środków rekompensujących wzrost ruchu transportowego.** Jeżeli utrzyma się dalszy wzrost transportu przy jednoczesnej potrzebie redukcji jego wpływu na środowisko, zaistnieje konieczność zmiany środka transportu na wydajniejszy, taki jak kolej. Zastosowanie zasady “zanieczyszczający płaci” złagodzi poważne zniekształcenie w konkurencji pomiędzy środkami transportu, promując przejście od transportu drogowego na kolejowy.



Wytwarzanie odnawialnych paliw z punktu widzenia ochrony środowiska ma niejednokrotnie odmienny skutek, gdyż często wiąże się z wycinaniem lasów w celu utworzenia miejsca dla produkcji rolnych wymagających dostępu do wody, w wyniku których otrzymywane są przesa-  
dnie nazywane “biopaliwa”.

4. OECD, “Environmental Outlook to 2030”, 2008, streszczenie, s. 11.





5. Na przykład, w 2002 roku niemieckie koleje osiągnęły zamierzony cel, redukując poziom emisji CO<sub>2</sub> o 25% w porównaniu do poziomu z roku 1995 trzy lata przed ustalonym harmonogramem i już teraz wyznaczyły kolejny cel obniżenia zużycia energii o dalsze 20% do 2020 r. Te wyniki oraz ambitne zamierzenia zostały osiągnięte w ramach projektu "EnergieSparen" (Oszczędzaj energię). Poziom zużycia energii został obniżony o 5 % jedynie przez szkolenia i zachęcanie kierowców do prowadzenia pojazdów w bardziej ekonomiczny sposób. Patrz: CER Rail transport & the environment, 2008 (wkrótce dostępne)



6. Patrz broszura CER, UIC: "Status Report: Noise reduction in European Railway infrastructure", 2007, pod adresem [www.cer.be](http://www.cer.be)
7. Na przykład, szkolenia kierowców mające na celu poprawę umiejętności operacyjnych, montaż filtrów redukujących poziom zanieczyszczenia powietrza, opracowywanie nowych technologii silników o obniżonym poziomie emisji itd
8. PROSPER: "Procedury zaopatrywania w tabor kolejowy zgodnie z wymogami Środowiska"
9. RREPID: "Wyniki środowiskowe dla kolei oraz formaty danych"



## Koleje poprawiają swoje wyniki ekologiczne:

Kolej już teraz stanowi znacznie bardziej zrównoważone rozwiązanie dla środowiska naturalnego, ale mimo to sektor kolejowy nie spoczął na laurach w zakresie swoich dobrych wyników ekologicznych. Wciąż rozwija nowe metody mające na celu dalszą poprawę, zarówno na poziomie poszczególnych kolei jak i w ramach całego sektora. Kluczowe działania to:

### POPRAWA WYDAJNOŚCI ENERGETYCZNEJ



Większość linii kolejowych wdrożyła systemy zarządzania energią, zakładające ambitne docelowe normy oraz programy ograniczenia zużycia energii. Takie działania promować będą implementację technologii efektywnie wykorzystujących energię oraz praktyk eksploatacyjnych, tak aby w dalszym ciągu poprawiać wyniki ekologiczne<sup>5</sup>.

### REDUKCJA POZIOMU HAŁASU POCIĄGÓW TOWAROWYCH<sup>6</sup>



Po homologacji podzespołów hamulców kompozytowych w 2003 r. członkowie CER uzgodnili, że w nowych wagonach towarowych będzie używany wyłącznie ten typ klocków hamulcowych. Obecnie ponad 600 000 wagonów towarowych na terenie Europy korzysta z tak zwanych żeliwnych klocków hamulcowych. Modernizacja tych pojazdów za pomocą nowych kompozytowych klocków hamulcowych zredukuje natężenie hałasu o około 10 dB, co oznaczać będzie obniżenie jego poziomu odbieranego przez ucho ludzkie o połowę. Koszt modernizacji każdego wagonu wynosi 4500 EUR, jednak jest to rozwiązanie o wiele skuteczniejsze niż inwestycje w pasywne środki ochrony przed hałasem.

### OBNIŻENIE POZIOMU EMISJI SPALIN



Większość pociągów w Europie wyposażona jest w trakcję elektryczną. W Europie Zachodniej 76% pociągów towarowych jest zasilanych elektrycznie, co oznacza, że na trasie ich przejazdu nie są wydzielane spaliny. Emisje powstają wyłącznie podczas generowania elektryczności, tj. w elektrowniach, w których możliwe jest skuteczne ograniczenie szkodliwych wylęgów oraz zastosowanie systemów filtrowania. W przypadku traktacji spalinowej nie ma możliwości skutecznego ograniczenia wylęgów w miejscu emisji. Koleje podejmują zatem działania w celu obniżenia poziomu emisji spalin z lokomotyw, stosując różnorodne środki<sup>7</sup>.

### EKO-ZAMÓWIENIA



Mając na celu zintegrowanie aspektów środowiskowych w projektach dotyczących zamówień oraz funkcjonowanie ujednoliconych definicji, koleje oraz producenci nawiązali współpracę zakładającą utworzenie dwóch projektów: PROSPER<sup>8</sup> oraz REPID<sup>9</sup>, łącznie stanowiących podstawę określającą zasady harmonijnego zaopatrzenia ekologicznego w sektorze kolejowym, co zostało ujęte w fiszce UIC dotyczącej specyfikacji środowiskowych dla nowego taboru kolejowego "Environmental specifications for new rolling stock" (2006).

## OKREŚLENIE WŁAŚCIWEJ CENY!

Jak już wspomniano powyżej, opłata uiszczana przez przewoźników drogowych nie odzwierciedla całości kosztów społecznych, a w szczególności wpływu na środowisko naturalne. Nie istnieje żaden mechanizm wyceny, który podczas podejmowania decyzji dotyczącej wyboru danego środka transportu przedstawiłby klientom koszty zewnętrzne, takie jak zmiany klimatyczne, zanieczyszczenie powietrza, wypadki, hałas czy zatłoczenie. W sektorze kolejowym Dyrektywa 2001/14 umożliwia już uwzględnienie kosztów zewnętrznych w naliczaniu opłat za korzystanie z tej infrastruktury<sup>10</sup>. Jeśli zasada “zanieczyszczający płaci” nie zostanie zastosowana, nadal będzie się utrzymywać poważne zniekształcenie w konkurencji pomiędzy tymi środkami transportu.



10. Dyrektywa 2001/14/WE (artykuł 7) jasno mówi, że opłaty za korzystanie z infrastruktury można modyfikować celem uwzględnienia kosztów środowiskowych generowanych przez przejazd pociągu

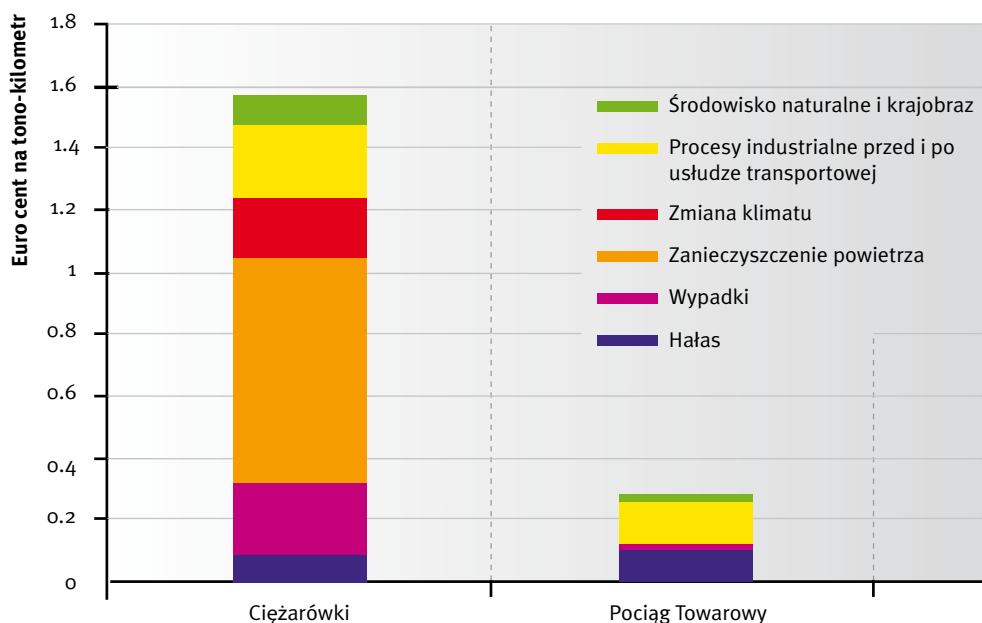
## OKREŚLENIE WŁAŚCIWEJ CENY!

Zgodnie z wymogami zmienionej Dyrektywy o Eurowiniecie z 2006 r. Komisja przeprowadza aktualnie analizę najskuteczniejszych sposobów internalizacji kosztów zewnętrznych dla wszystkich środków transportu. Komisja zainicjowała studium (IMPACT), którego owocem był podręcznik dot. szacowania kosztów zewnętrznych w sektorze transportowym ("Handbook on estimation of external costs in the transport sector"). W oparciu o istniejące badania zidentyfikowano te same siedem kategorii kosztów jak w studium INFRAS/IWW 2004. Ogólnie rzecz biorąc, podręcznik dowodzi, że istnieje powszechna zgoda w gronie naukowców co do sposobu oceny i określania wysokości kosztów zewnętrznych.

Diagram 3 przedstawia przykładowe marginalne koszty zewnętrzne generowane w transporcie międzymiastowym w ciągu dnia. Koszty, za powstanie których odpowiadają ciężkie pojazdy towarowe, są ponad pięciokrotnie wyższe niż te generowane przez elektryczny pociąg towarowy.

11. INFRAS/IWW: "External costs of transport", aktualizacja studium 2004

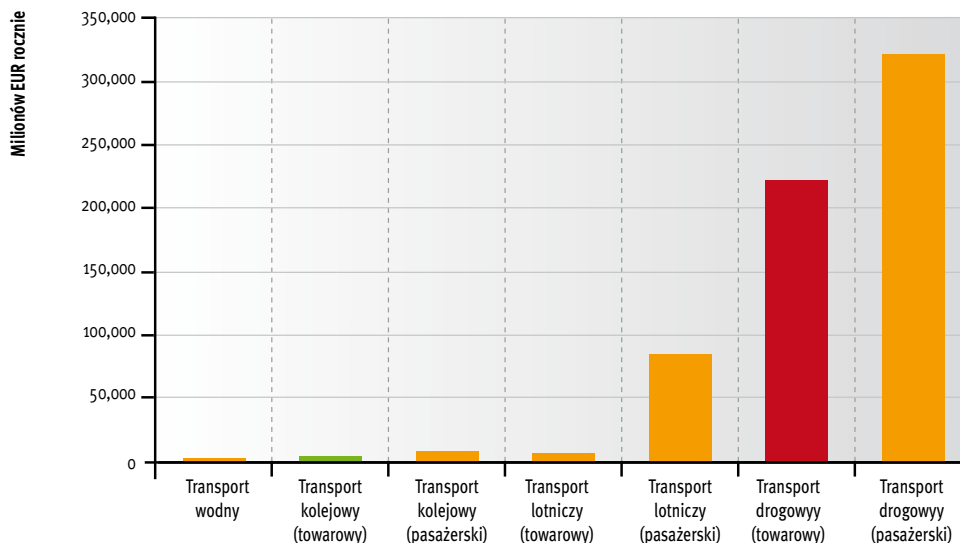
Diagram 3: Porównanie marginalnych kosztów zewnętrznych dla towarowych przewozów drogowych i kolejowych



Źródło: CE Delft, Handbook on estimation of external costs in the transport sector (2007)

Uwaga: Wartości zostały podane dla dziennego przewozu międzymiastowego. Kolej odnosi się do trakcji elektrycznej. Wykorzystano średni stopień obciążenia.

Diagram 4: Suma kosztów zewnętrznych dla wszystkich środków transportu za rok 2000



Źródło: INFRAS/IWW (2004)

Diagram 4 przedstawia sumę kosztów zewnętrznych za rok 2000 (wyłączając koszty związane z zatłoczeniem) w Europie Zachodniej (17 krajów) według środków transportu, oszacowanych na podstawie studium INFRAS/IWW (2004) stanowiącego źródło, na które często powołuje się podręcznik.

Tabela 1 Szczegółowe koszty zewnętrzne dla wszystkich środków transportu za rok 2000

Milion EUR rocznie	Transp. wodny (towar.)	Transp. kolej. (towar.)	Transp. kolej. (pasaż.)	Transp. lotniczy (towar.)	Transp. lotniczy (pasaż.)	Transp. drog. (towar.)	Transp. drog. (pasaż.)	SUMA
Wypadki	0	0	262	0	590	19194	136394	156439
Uciążliwy hałas	0	782	1354	195	2903	18877	21533	45644
Zanieczysz. powietrza	1652	2096	2351	360	3875	108838	55444	174617
Zmiany klimat.	506	800	2094	5438	74493	42911	69472	195714
Przyroda i i krajobraz	91	64	202	87	1211	7254	11105	20014
Procesy industrialne przed i po usłudze transportowej	383	608	1140	170	1592	22243	21240	47376
Skutki w mieście	0	137	426	0	0	3797	6112	10472
<b>SUMA</b>	<b>2632</b>	<b>4487</b>	<b>7828</b>	<b>6250</b>	<b>84664</b>	<b>223114</b>	<b>321301</b>	<b>650275</b>

Źródło: INFRAS/IWW (2004)



## OKREŚLENIE WŁAŚCIWEJ CENY!

Tabela 1 szczegółowo przedstawia koszty zewnętrzne za rok 2000 (wykluczając koszty związane z zatłoczeniem) w Europie Zachodniej (17 krajów) według środków transportu oraz kategorii kosztów. Analizując scenariusz, w którym koszt CO<sub>2</sub> jest stosunkowo wysoki – 140 EUR/tona dla obniżenia poziomu CO<sub>2</sub> o 50% w 2030r. – całkowity zewnętrzny koszt transportu kształtuje się na poziomie 6% PKB.

Podczas konferencji zorganizowanej przez Komisję Europejską w styczniu 2008 r. dla zainteresowanych uczestników rynku, komisarz ds. transportu Jacques Barrot wyraził swoją determinację, aby podjąć działania, mające na celu przegląd Dyrektywy o Eurowiniecie, prowadzące do internalizacji kosztów zewnętrznych. Pan Paolo Costa z Parlamentu Europejskiego (członek parlamentu należący do Sojuszu Europejskich Liberalnych Demokratów ALDE, Włochy) opowiedział się za internalizacją kosztów zewnętrznych i zabiegał o skrócony czas jej implementacji<sup>10</sup>. Ponadto wyraził swoje wsparcie dla wykorzystania wpływów z internalizacji na rzecz inwestycji infrastrukturalnych w odniesieniu do środków transportu mniej szkodliwych dla środowiska, co zaktywizuje zmianę preferencji wyboru środka transportu przez pasażerów (tzw. modal shift).

Internalizacja kosztów zewnętrznych stanowi ważny i możliwy do wdrożenia proces, który nie tylko wpłynąłby na regulację cen, ale również stanowiłby komunikat dla uczestników rynku na temat rzeczywistych kosztów transportu. Niezbędne są również inne środki, jednak mechanizm ustalania cen ma kluczowe znaczenie, zwłaszcza w kontekście gospodarki rynkowej, wspierając przesunięcie transportu towarowego z dróg na kolej.



Przychody z internalizacji powinny pozostać w obrębie sektora transportowego, tak, aby mogły być wykorzystane do promowania zrównoważonego transportu. Wykorzystanie tych przychodów nie powinno ograniczać się wyłącznie do jednego środka transportu – powinno raczej wspierać kombinację tych środków i dążyć do minimalizacji ogólnych negatywnych skutków zewnętrznych transportu.

12. Właściwa Dyrektywa przewiduje zastosowanie w 2012 r.

## TWORZENIE NOWOCZESNEJ SIECI KOLEJOWYCH PRZEWOZÓW TOWAROWYCH W EUROPIE

### PRZYSZŁY WZROST PRZEWOZÓW TOWAROWYCH

Europa wymaga szybszego rozwoju gospodarczego. Wiąże się to z koniecznością zintensyfikowania handlu pomiędzy krajami członkowskimi UE oraz między krajami UE a resztą świata, co z kolei doprowadzi do wzrostu przewozów towarowych, który zgodnie z przewidywaniami Komisji Europejskiej do roku 2020 zwiększy się o 50 % w odniesieniu do poziomu z 2000 r<sup>13</sup>. Wzrost na taką skalę będzie jednak niekorzystny dla obywateli UE, którzy nie są przygotowani na przyjęcie nieustannie rosnącej liczby samochodów ciężarowych na europejskich autostradach, wraz z ich wpływem na środowisko naturalne w wymiarze lokalnym i globalnym. Unia Europejska zgodnie uznała znaczenie kolei w budowaniu bardziej zrównoważonego systemu transportowego.

Mając na uwadze możliwie jak najszystszy i najbardziej opłacalny globalny transport towarów, nowoczesna logistyka uwzględnia wykorzystanie kombinacji samochodów ciężarowych, pociągów, samolotów oraz statków. W tym kontekście zalety rynkowe kolei – wysokie stałe koszty oraz niskie koszty zmienne – dają jej przewagę konkurencyjną w przewozach na duże odległości. Jednakże, w celu podniesienia swojej konkurencyjności wobec innych prywatnych środków transportu, europejski rynek kolejowych przewozów towarowych musi zredukować koszty i poprawić jakość usług.

### WYZWANIE STAWIANE KOLEI

Wyzwanie stawiane przed sektorem kolejowym zostało jasno określone w Białej Księdze wydanej przez Komisję w 2001<sup>14</sup>. Aby poprawić wyniki w sektorze kolejowym, zostały określone trzy rodzaje strategii:

- otwarcie europejskiego rynku kolejowych przewozów towarowych na konkurencję
- zapewnienie “sprawdliwych i skutecznych” cen dla wszystkich środków transportu oraz
- zapewnienie odpowiedniej infrastruktury kolejowej.

Realizacja pierwszego punktu – otwarcie rynku kolejowych przewozów towarowych na konkurencję od 1 stycznia 2007 – stanowi ważne osiągnięcie polityczne. Przewoźnicy towarów pozostają pod presją obniżenia kosztów oraz dostarczania nowych usług, które zaspokoją potrzeby rynku. Tak znaczący postęp nie miał jednak miejsca w przypadku dwóch pozostałych punktów – skutecznego określania cen i nowoczesnej infrastruktury, które są ze sobą połączone.

13. Komisja Europejska, “Utrzymać Europę w ruchu – zrównoważona mobilność dla naszego kontynentu”, 2006.



14. Komisja Europejska, COM(2001) 370, Biała Księga: “Europejska polityka transportowa do 2010 roku: czas na decyzje”.





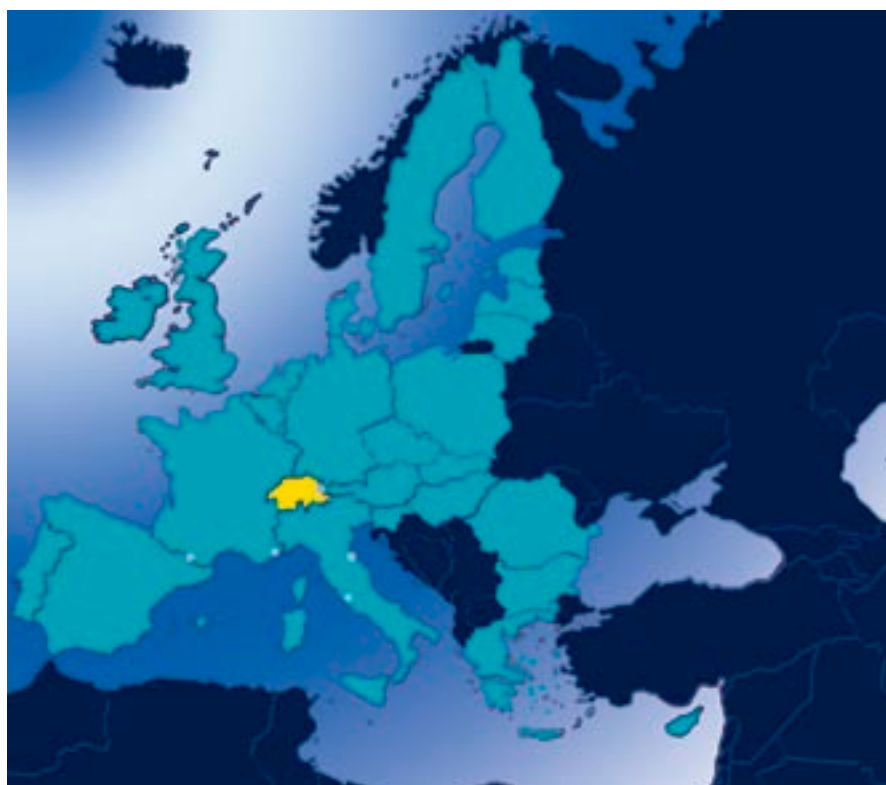






## POLITYKA TRANSPORTOWA SZWAJCARII – ZRÓWNOWAŻONY TRANSPORT!

Począwszy do lat 80 Szwajcaria rozwija polityczne ramy dla redukcji negatywnego wpływu transportu oraz zrównoważenie systemu transportowego mającego służyć gospodarce, obywatelom oraz środowisku naturalnemu. Po przyjęciu tej strategii, kraje sąsiadujące oraz Unia Europejska raczej sceptycznie odnosiły się do motywów stojących za polityką transportową Szwajcarii. Jednak takie nastawienie zmieniło się na przełomie ostatnich dziesięciu lat i europejscy decydenci coraz bardziej przekonują się, że jest to rozwiązanie perspektywiczne. W swojej Białej Księdze z 2001r., nawet Komisja Europejska odnosi się do pozytywnego przykładu polityki transportowej Szwajcarii.



## POLITYKA TRANSPORTOWA SZWAJCARII – ZRÓWNOWAŻONY TRANSPORT!



17. Kluczowe głosowania: Rail 2000 (1987), nowe linie kolejowe przez tereny alpejskie (1992), inicjatywa Alpine Initiative (1994) uwzględniająca zastąpienie transportu drogowego kolejowym, szwajcarska opłata od pojazdów ciężkich (1994) oraz prawo ściągania opłat od pojazdów ciężkich (HVF) (1998), dwustronne porozumienie EU/CH (2001), inicjatywa Avanti (2004) odrzucona, brak drugiego tunelu drogowego przez Gotthard.

18. Reforma kolejowa w Szwajcarii weszła w życie w roku 1999, umożliwiając otwarty dostęp do szwajcarskiej sieci kolejowej zgodnie z Dyrektywą UE 91/440, dając większą swobodę dla przedsiębiorstw, ale również nadając więcej obowiązków przedsiębiorstwom kolejowym. Ponadto anulowała długi kolei szwajcarskiej Swiss Federal Railways (SBB) oraz określiła jej nowy status prawny.

Polityka transportowa Szwajcarii wyznacza trzy kluczowe cele:

- Transport musi być ekologicznie zrównoważony i należy zredukować jego negatywny wpływ, np. emisję CO<sub>2</sub> lub zanieczyszczenia;
- Transport musi być wydajny i opłacalny. W osiągnięciu tego celu uznaje się znaczenie transportu kolejowego, pomimo wysokich kosztów jego utrzymania i modernizacji.
- Transport nie kończy się na granicy. Polityka transportowa Szwajcarii musi być zatem zintegrowana z europejską polityką transportową.

Od roku 1987 obywatele Szwajcarii wielokrotnie dowodzili swojego zaangażowania w realizację tych celów i wyrażali swoją aprobatę dla takiej polityki w referendum<sup>17</sup>.

Obecnie ościągnięciu tych celów służy pakiet pięciu środków:

- Reforma kolejowa<sup>18</sup>;
- Dwustronne porozumienie pomiędzy Unią Europejską a Szwajcarią;
- Polityka przesunięcia modalnego;
- Modernizacja infrastruktury kolejowej;
- Szwajcarska opłata od pojazdów ciężkich (HVF).

W 2001 r. Szwajcarzy zaakceptowali dwustronne porozumienie z UE: Szwajcaria stopniowo zwiększy limit ciężaru (wcześniej obowiązujący górny pułap to 28 ton) dla pojazdów ciężarowych, dostosowując się do poziomu UE wynoszącego 40 ton i jednocześnie znacznie podniesie opłatę przewozową dla pojazdów ciężkich.

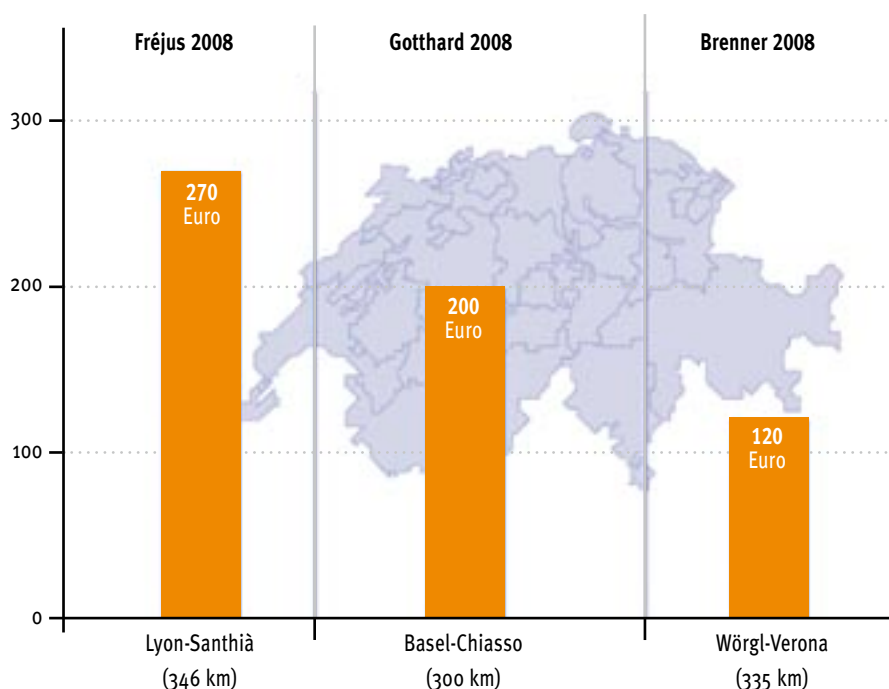
W zamian UE przyjęła tę politykę, gdyż uznała, że głównym celem szwajcarskiej strategii transportowej jest przeniesienie przewozu towarów z dróg na tory kolejowe. Została również wyrażona zgoda na to, aby Szwajcaria pobierała opłaty od pojazdów ciężkich (HVF) na terenie całego kraju.

### SZWAJCARSKA OPŁATA OD POJAZDÓW CIĘŻKICH (HVF)

Opłata od pojazdów ciężkich (HVF) naliczana jest na podstawie odległości, ciężaru oraz emisji spalin i dotyczy wszystkich pojazdów powyżej 3,5 tony na wszystkich drogach na terenie Szwajcarii. Pojazdy krajowe traktuje się tak samo jak zagraniczne, tak aby nie naruszać zasady niedyskryminacji. Opłata od pojazdów ciężkich ma duże znaczenie dla Szwajcarii, gdyż stanowi uzasadnioną rynkowo rekompensatę dla gospodarki za zniesienie 28-tonowego limitu dla samochodów ciężarowych, który obowiązywał poprzednio. Dwie trzecie tych wpływów jest wykorzystywane w ramach finansowania głównych projektów kolejowych.

Celem tej opłaty jest gwarancja, że pojazdy ciężkie płacą rzeczywisty koszt związany z infrastrukturą oraz kosztami zewnętrznymi. 1 stycznia 2001 r. Szwajcaria wdrożyła pierwszy etap pobierania opłaty od pojazdów ciężkich. W tym samym czasie ograniczenie dot. całkowitej dopuszczalnej masy dla pojazdów towarowych (HGV) zostało zwiększone do pułapu 34 ton, a następnie do 40 ton w 2005 r. Po otwarciu pierwszego tunelu kolejowego Lötschberg NEAT w 2007r., opłata od pojazdów ciężkich osiągnęła najwyższy poziom wynoszący 0,0275 franka szwajcarskiego na tonokilometr. Jest to równoważnik ceny 325 franków szwajcarskich (około 215 EUR) za przejazd z Bazylei do Chiasso.

Diagram 8: Koszty transportu w Szwajcarii



Źródło: Szwajcarski Federalny Departament ds. Środowiska, Transportu, Energii i Komunikacji (UVEK)

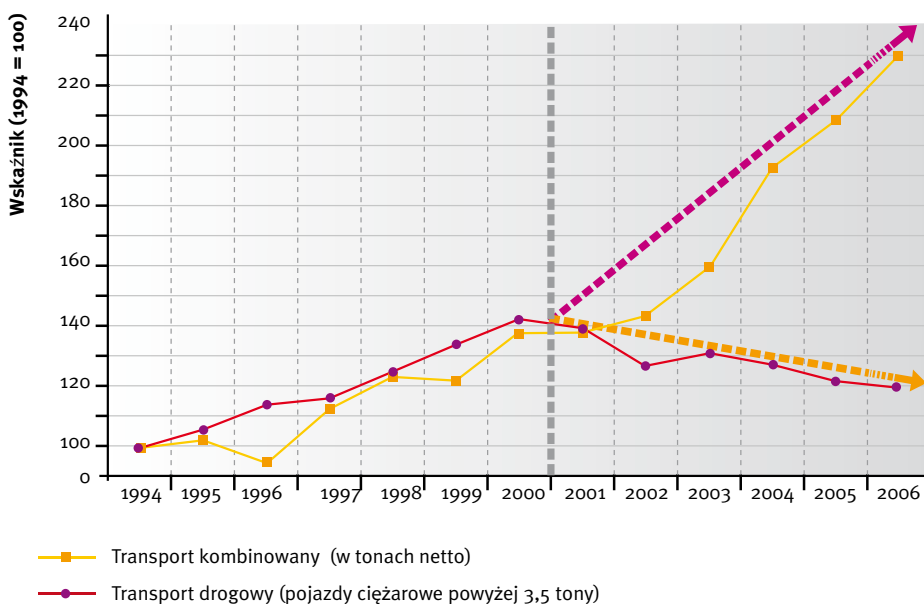


## POLITYKA PRZESUNIĘCIA MODALNEGO

Od czasu wdrożenia tych strategii w 2001 r. trend dotyczący liczby samochodów ciężarowych przejeżdżających przez tereny alpejskie uległ odwróceniu<sup>19</sup>. Wcześniej zaobserwować można było stały wzrost, a w latach 2000 – 2006 liczba pojazdów towarowych spadła o 16%. Transport kombinowany wzrósł do poziomu 17 milionów ton, a udział kolejowych przewozów towarowych w rejonie alpejskim osiągnął pułap 66% w 2006r<sup>20</sup> w porównaniu do innych środków transportu. Wzrost wydajności odnotowany został również dla ruchu drogowego: zmalała liczba pustych pojazdów i jednocześnie zwiększył się średni stopień obciążenia.

### Diagram 9: Wpływ opłaty od pojazdów ciężkich

#### Zindeksowany rozwój przewozów towarowych w rejonie alpejskim



Źródło: Szwajcarski Federalny Urząd ds. Transportu

Diagram 9 przedstawia wzrost transportu kombinowanego oraz transportu drogowego, przebiegający w tym samym tempie w latach 1994 -2001 r. Jednak w 2001 r. po wprowadzeniu opłaty od pojazdów ciężkich, transport drogowy znacznie zmalał, a poziom transportu kombinowanego w dalszym ciągu wzrastał, zyskując w ten sposób większy udział w ogólnym rynku przewozowym.

Aby osiągnąć docelowy stopień zmiany modalnej (650 000 pojazdów towarowych HGV rocznie), w Szwajcarii prowadzone są obecnie prace nad rozwojem projektu Alpine Crossing Exchange. Podobnie do systemu handlu emisjami CO2 obowiązującego w UE, każdy pojazd towarowy HGV przejeżdżający przez Alpy będzie potrzebował zezwolenia.

19. Liczba pojazdów towarowych (HGV) wzrosła z 300 000 do 1,4 miliona w roku 2000

20. Również szwajcarskie pociągi pasażerskie odnotowały dobry wynik 22 % udziału w rynku transportu pasażerskiego

## POLITYKA TRANSPORTOWA SZWAJCARII – ZRÓWNOWAŻONY TRANSPORT!

### FINANSOWANIE INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ

Rocznie na wsparcie transportu publicznego przeznaczają się z budżetu federalnego sumę wynoszącą blisko 2 miliardy euro. Ponieważ wpływy z opłat uiszczanych przez użytkowników nie wystarczają na pokrycie kosztów infrastruktury, w ramach budżetu ogólnego przeprowadzane są inwestycje z zakresie:

- utrzymania i renowacji istniejącej infrastruktury,
- drobnych wydatków na infrastrukturę.

Budżet federalny finansuje również dotacje na przewozy towarowe i regionalny transport pasażerski.

Dodatkowe środki dostępne z funduszu głównych projektów kolejowych stanowią źródło finansowania dla czterech dużych projektów infrastruktury kolejowej:

- Nowe połączenie kolejowe przez Alpy (Lötschberg i Gotthard);
- Rail 2000 (transport pasażerski);
- Połączenia pomiędzy szwajcarską siecią kolejową i europejską siecią linii dużych prędkości;
- Środki ochrony przed hałasem.

Fundusz głównych projektów kolejowych jest zasilany ze szwajcarskich opłat od pojazdów ciężkich, części wpłat w ramach akcyzy paliwowej oraz 0,1 % podatku VAT. Według Szwajcarskiego Federalnego Urzędu Transportu w 2007 roku wpływy ze szwajcarskiej opłaty HVF wyniosły około 1,3 miliarda CHF (około 815 mln EUR), z czego 2/3 lub około 870 mln CHF (około 550 mln EUR) przekazano do funduszu.

Przykład Szwajcarii dowodzi, że możliwa jest internalizacja kosztów zewnętrznych, a w rezultacie przeniesienie transportu towarów z dróg na tory kolejowe. Uzyskano pozytywne wyniki. Nie zaobserwowano negatywnego wpływu na szwajcarską gospodarkę, wzrósł poziom przewozów kolejowych oraz wydajność w branży przewozów drogowych, ponadto zgromadzono fundusze na inwestycje w infrastrukturę kolejową.

Szwajcaria była swego rodzaju laboratorium testującym skuteczną politykę transportową w Europie. Całościowy efekt tego małoskalowego eksperymentu nie jest jednak tak duży, jak można by oczekiwać. Dzieje się tak głównie dlatego, iż był on przeprowadzony w bardzo małej i odizolowanej części kontynentu europejskiego. Aby móc zaobserwować efekt całościowy, konieczne jest pełne wdrożenie w skali całej Europy.



## DYREKTYWA O EUROWINIETACH – POMOC W ZASIĘGU RĘKI?

### CO MOŻNA ZYSKAĆ?

Dzięki określeniu wysokości opłat dla pojazdów ciężarowych za użytkowanie dróg, Dyrektywa o Eurowiniecie będzie miała bezpośredni wpływ na udział kolei w rynku przewozów towarowych. Efektywna społecznie opłata dla pojazdów ciężarowych zwiększy zapotrzebowanie na kolejowe przewozy towarowe wzdłuż głównych zatłoczonych korytarzy transportowych – często jako jeden z elementów multimodalnego łańcucha logistycznego.

Dyrektywa będzie miała również znaczący wpływ na możliwości sektora kolejowego dotyczące własnych inwestycji infrastrukturalnych. W działalności takiej jak kolejowe przewozy towarowe, w których istnieje możliwość zastosowania efektu skali, większy wolumen zwiększa możliwości operatorów do uiszczenia opłat za dostęp do infrastruktury, które lepiej odzwierciedlają koszt modernizacji infrastruktury kolejowej. Możliwość stosowania dodatkowego narzutu w odniesieniu do standardowych opłat dla pojazdów ciężarowych jest środkiem wspomagającym dowolne rozwiązanie w ramach Dyrektywy, pozwalającym na finansowanie skrócone w ramach różnych środków transportu.

### BIEŻĄCA SYTUACJA

W 2006 r. Dyrektywa<sup>21</sup> w sprawie pobierania opłat za użytkowanie niektórych typów infrastruktury przez pojazdy ciężarowe (Dyrektywa o Eurowiniecie) została zmieniona przez Dyrektywę 2006/38/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 17 maja 2006r.

Główne punkty Dyrektywy to:

- Jeśli w kraju członkowskim obowiązują opłaty drogowe, kraj ten może rozszerzyć ich zakres, tak aby uwzględnić samochody ciężarowe o całkowitej dopuszczalnej masie od 3,5 do 12 ton; od roku 2012 takie opłaty będą pobierane od wszystkich pojazdów powyżej 3,5 tony.
- Prawo krajów członkowskich do pobierania opłat za przejazdy na drogach nieuwzględnionych w transeuropejskiej sieci drogowej (TEN-T); w przypadku opłat pobieranych na innych drogach obowiązują ogólne zasady traktatu (niedyskryminacja i proporcjonalność).
- Kraje członkowskie mogą różnicować opłaty w zależności od dnia tygodnia, pory dnia, a ponadto są zobowiązane do zróżnicowania opłat na podstawie klas emisji „Euro” lub poziomów emisji pyłów/tlenków azotu (PM / NOx).
- Kraje członkowskie mogą wprowadzić dotatkowe narzuty w odniesieniu do średniej ważonej opłaty na terenach górskich, jeśli dodatkowe środki uzyskane z narzutu będą wykorzystane na projekty priorytetowe TEN-T<sup>22</sup> w tym samym korytarzu.
- Przychody z opłat powinny być wykorzystane na potrzeby sektora transportowego oraz w celu optymalizacji całości systemu transportowego.
- Nie później niż do dnia 10 czerwca 2008 r. Komisja przedstawi model naliczania wszystkich kosztów zewnętrznych, który będzie stanowił podstawę dla przyszłych obliczeń opłat za korzystanie z infrastruktury.



21. Dyrektywa 1999/62/WE z dnia 17 czerwca 1999 w sprawie pobierania opłat za użytkowanie niektórych typów infrastruktury przez pojazdy ciężarowe zmieniona przez dyrektywę 2006/38/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 17 maja 2006 r

22. W przypadku transgranicznych projektów priorytetowych narzuty mogą wynosić do 25%, natomiast w przypadku innych projektów priorytetowych do 15%.

- Do modelu będą dołączone propozycje dla Parlamentu Europejskiego i Rady Ministrów w celu dalszej rewizji Dyrektywy.

### KONIECZNOŚĆ DALSZEJ REWIZJI DYREKTYWY O EUROWINIETACH

Zmiany Dyrektywy o Eurowinięcie są dobrze widziane, jednak nie gwarantują skutecznego określania cen, biorąc pod uwagę zasadę “zanieczyszczający płaci”. Pod tym względem rewizja powinna obejmować następujące aspekty:

- Kraje członkowskie nie mają obowiązku stosowania strategii skutecznego określania cen, a zatem wiele krajów może kontynuować politykę “bezpłatnych dróg”. Jest więc oczywiste, że takie podejście nie doprowadzi do realizacji szeroko zakrojonych celów polityki transportowej Wspólnoty, ze względu na konieczność uiszczania opłat za dostęp do infrastruktury przez kolejowych przewoźników towarowych.
- Wprowadzenie oraz wysokość dodatkowych narzutów są ściśle ograniczone, co uniemożliwia krajom członkowskim zastosowanie zasady “zanieczyszczający płaci” i wdrożenie opłat drogowych w celu odzwierciedlenia kosztów zewnętrznych. Opłaty drogowe utrzymane zostaną zatem na niskim poziomie, w szczególności w najbardziej zatłoczonych częściach sieci europejskiej<sup>23</sup>.
- Zasada subsydiarności zostaje wprowadzona w celu wykorzystania przychodów, co oznacza, że kraje członkowskie nie mają obowiązku utrzymywania wpływów z systemu naliczania opłat w obrębie sektora transportowego rozumianego jako całość.

Obowiązkowy system naliczania opłat drogowych na wszystkich autostradach nałożony przez Brukselę nie jest zbyt realistyczny, jednak na krótką metę taki system powinien być wprowadzony na całej transeuropejskiej sieci drogowej, a następnie stopniowo rozszerzany. Ważne jest zatem, aby rewizja Dyrektywy o Eurowinięcie przynajmniej pozwoliła krajom członkowskim na podążanie za przykładem Szwajcarii. Oznacza to, że powinna istnieć możliwość internalizacji kosztów zewnętrznych bez ograniczania przychodów z nich uzyskiwanych oraz wykorzystania tych przychodów na finansowanie inwestycji kolejowych.

23. Aby uzyskać informacje dotyczące tego argumentu, patrz dyskusja na stronie 60 raportu wydanego przez Institute of Transport Studies (ITS) Uniwersytetu w Leeds – ITS w 2004 r., raport Komisji z 2001 r. “White Paper - assessing progress to date” pod adresem [www.cer.be](http://www.cer.be) w sekcji “brochures & reports”





## WNIOSKI

Politycy europejscy są zgodni co do potencjału kolejowych przewozów towarowych w Europie. Rynek kolejowych przewozów towarowych został w pełni otwarty w 2007r., co spowodowało ciągły nacisk na przewoźników aby obniżali koszty przy jednoczesnym podnoszeniu jakości. CER jest zaniepokojony, gdyż działania te są niewystarczające, aby zagwarantować wzrostu udziału kolei w rynku. Należy spełnić dwa dodatkowe warunki: skuteczniejsze określanie cen dla wszystkich środków transportu oraz nowoczesna sieć kolejowych korytarzy towarowych umożliwiająca przejazd długich, interoperacyjnych pociągów przez całą dobę. Bez spełnienia tych warunków istnieje realne ryzyko, iż udział rynkowy zmniejszy się, a wzrost gospodarczy zostanie ograniczony.

Pobieranie opłat od samochodów ciężarowych za korzystanie z europejskich autostrad tworzy rozwiązanie pozwalające na wypełnienie tych dwóch warunków – jest to bezpośredni mechanizm ustalania społecznie efektywnych opłat drogowych opierających się na kosztach zewnętrznych, uwzględniających uszkodzenia wywołane użytkowaniem infrastruktury; jest jednocześnie mechanizmem pośrednim umożliwiającym kolei pokrywanie znacznej części kosztów modernizacji kluczowych korytarzy za pomocą opłat za dostęp do infrastruktury. Nie jest to jednak argument na rzecz kolei przeciwko transportowi drogowemu, raczej sygnał, że transport intermodalny i kombinowany to ważny krok naprzód w połączeniu atutów kolei i dróg, którego celem jest stworzenie zrównoważonego transportu.

Obecnie CER wzywa polityków europejskich, którzy w ciągu ostatnich lat konsekwentnie zajmowali się tymi zagadnieniami, do podjęcia kolejnego, logicznego kroku dla zapewnienia zrównoważonych podstaw wzrostu przewozów towarowych jak i gospodarki europejskiej.



## ZAŁĄCZNIK: PYTANIA I ODPOWIEDZI

### Co to są koszty zewnętrzne?

Koszty zewnętrzne to koszty gospodarcze, które nie są brane pod uwagę na rynkach oraz podczas podejmowania decyzji przez "graczy" rynkowych. Koszty zewnętrzne są pokrywane przez ogół społeczeństwa, a nie przez zanieczyszczającego. W transporcie kluczowe kategorie kosztów wynikają z: zmian klimatycznych, wypadków (niepokrywanych przez ubezpieczyciela), zanieczyszczenia powietrza, procesów industrialnych przed i po usługach transportowej, niszczenia środowiska naturalnego i krajobrazu oraz zatłoczenia.

### Czy istnieją zewnętrzne korzyści z transportu?

Istnieją ważne korzyści dla gospodarki krajowej. Jednak nie można ich uznać za zewnętrzne, gdyż bezpośrednio przyczyniają się do korzyści płynących dla użytkowników, którzy płacą za transport, a następnie są rozliczane w ramach usług kompensacyjnych. Zatem transport nie generuje istotnych korzyści zewnętrznych <sup>24</sup>.

### Czy możliwe jest obliczenie kosztów zewnętrznych?

Tak: zarówno na poziomie europejskim oraz krajowym w wielu badaniach naukowych obliczono koszty zewnętrzne oraz określono koszty łączne, średnie i marginalne. Podręcznik dot. obliczania kosztów zewnętrznych w sektorze kolejowym organizacji CE Delft, opublikowany przez Komisję Europejską na początku 2008 roku, porównuje wszystkie znaczące badania, stwierdzając na koniec, że naukowcy są zgodni co do naliczania kosztów zewnętrznych. W podręczniku przedstawiono te same siedem kategorii co w studium INFRAS/IWW z 2004 r.

### Co to jest internalizacja?

Włączenie kosztów zewnętrznych do procesu decyzyjnego w ramach ustalania cen. Uściślając, internalizacja oznacza nakładanie opłat zawierających koszty zewnętrzne na wytwarzających zanieczyszczenia powodujące te koszty.

### Czy wyższe opłaty obniżą poziom konkurencyjności gospodarczej?

Nie: nawet jeśli wzrósłby koszt transportu, zyski płynące z internalizacji spowodują korzystny wpływ netto na gospodarkę, zwłaszcza, jeśli przychody zostaną wykorzystane we właściwy sposób. Wprowadzenie szwajcarskich opłat od pojazdów ciężkich potwierdza to założenie, a gospodarka Szwajcarii jest wciąż najbardziej konkurencyjną gospodarką w Europie (Światowe Forum Gospodarcze, 2007).

24. Patrz: *Infras/IWW 1995, Biała Księga Komisji Europejskiej z roku 2001*

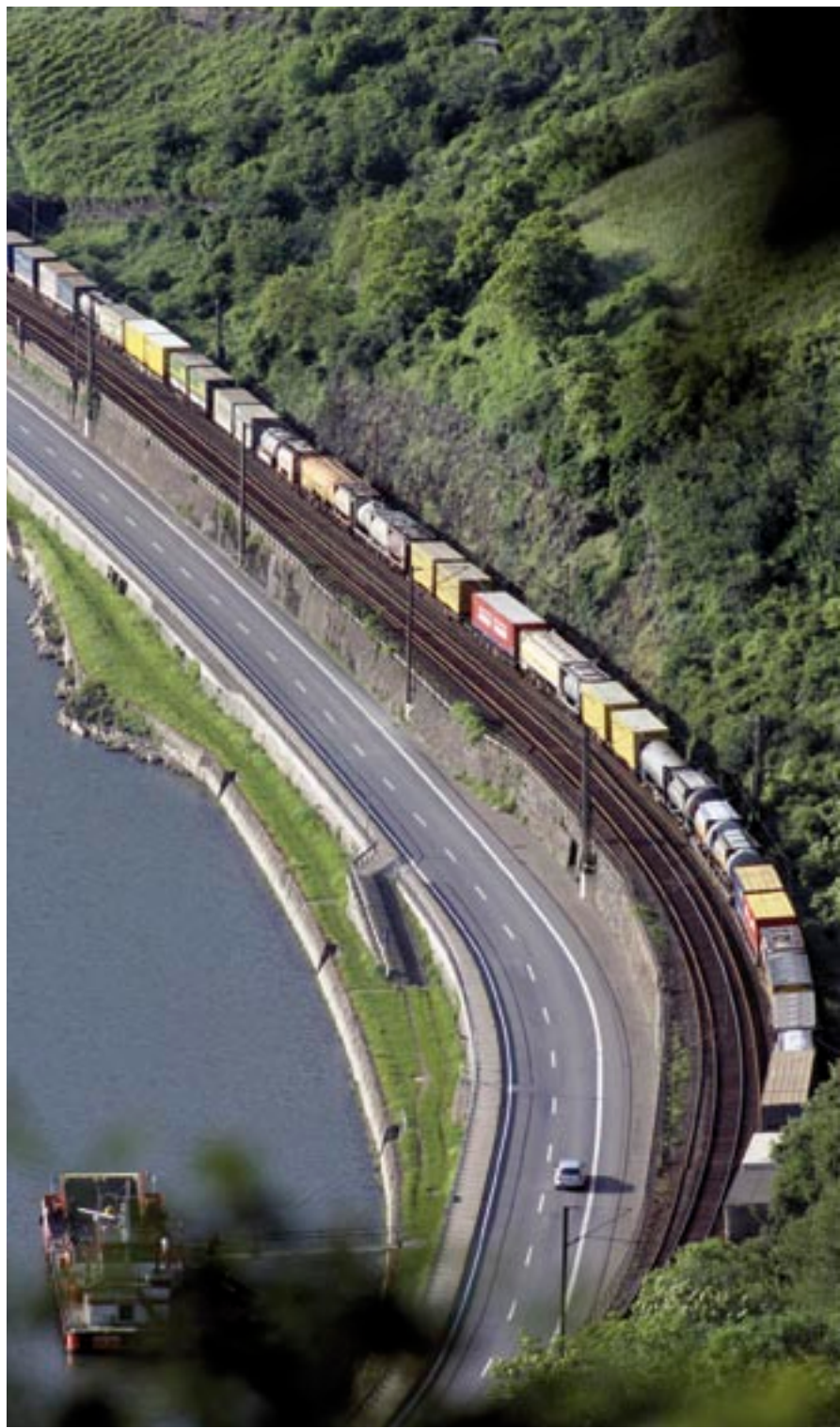


### **W jakim zakresie środki transportu są włączone do Systemu Handlu Emisjami (ETS)?**

Sektor transportowy nie jest obecnie uwzględniony w Systemie Handlu Emisjami (ETS), chociaż oczekuje się, że transport lotniczy stanie się jego częścią od 2012 r. Sektor energetyczny został jednak zaliczony do ETS i dostawcy eklektyczności nakładają na swoich klientów koszty pozwolenia na emisję CO<sub>2</sub>. Koleje europejskie prowadzą około 80% ruchu przy wykorzystaniu trakcji elektrycznej. Oznacza to, że jest ona pośrednio włączona do ETS w przeciwieństwie do transportu drogowego, powietrznego czy wodnego, pomimo że transport drogowy stanowi największe źródło emisji CO<sub>2</sub> (93%).

### **Czy istnieje możliwość, że koszty zewnętrzne związane z korzystaniem z dróg są pokrywane przez istniejące podatki opłacane przez użytkowników?**

Nie: w społeczeństwie oraz we wszystkich gałęziach gospodarki istnieje szereg podatków służących do finansowania ogólnych potrzeb publicznych (na przykład akcyza paliwowa na olej napędowy jest opłacana przez przewoźników drogowych i kolejowych). Internalizacja oznacza, iż zmiany w kosztach zewnętrznych zostają odzwierciedlone za pomocą zmian w cenach płaconych przez użytkowników. W podręczniku studium IMPACT stwierdza się, że należy zinternalizować koszty zewnętrzne w postaci dodatkowego opodatkowania paliw, pojazdów oraz pokonywanych odległości. Ponadto kilka innych badań (patrz na przykład Piecyk i McKinnon, 2007) pokazuje, że użytkownicy dróg aktualnie pokrywają niepełne koszty ich użytkowania.



## BIBLIOGRAFIA

- CE Delft, “Handbook on estimation of external costs in the transport sector”, wydany w ramach badania Internalisation Measures and Policies for All external Cost of Transport (IMPACT), Delft, 2007
- CER, “Towards a primary European rail freight network”, 2007
- CER, UIC, “Status Report: Noise reduction in European Railway infrastructure”, 2007
- Dyrektywa 2001/14/WE z dnia 26 lutego 2001 r. w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej oraz przyznawanie świadectw bezpieczeństwa.
- Dyrektywa 1999/62/WE z dnia 17 czerwca 1999 r. w sprawie pobierania opłat za użytkowanie niektórych typów infrastruktury zmieniona przez dyrektywę 2006/38/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 17 maja 2006 r.
- Dyrektywa 91/440/EWG z dnia 29 lipca 1991 r. w sprawie rozwoju kolei wspólnotowych
- Komisja Europejska, “Energy and Transport in Figures, Statistical Pocketbook 2007”
- Komisja Europejska, “Utrzymać Europę w ruchu – zrównoważona mobilność dla naszego kontynentu”, 2006
- Komisja Europejska, COM(2001) 370, Biała Księga: “Europejska polityka transportowa do 2010 roku: czas na decyzje”
- Komisja Europejska, COM(95) 0691 Zielona Księga: “Towards fair and efficient pricing in transport policy - options for internalising the external cost of transport in the European Union”
- Europejska Agencja Środowiska (EEA), “Climate for a transport change”. TERM 2007: “Indicators tracking transport and environment in the European Union”, 2008
- Europejska Agencja Środowiska (EEA), “Transport i środowisko: na drodze do nowej wspólnej polityki transportowej”, 2007
- INFRAS/IWW, “External costs of transport, update study”, 2004
- INFRAS/IWW, “External Effects of Transport”, 1995
- Institute of Transport Studies (ITS), “The Commission's 2001 White Paper – assessing progress to date”, Leeds, 2004
- Institute of Transport Studies (ITS), UNITE, “Unification of accounts and marginal costs for Transport Efficiency”, final report, Leeds, 2003
- OECD, “Environmental Outlook to 2030”, 2008
- Piecyk, M, A. C. McKinnon, “Internalising the External Costs of Road Freight Transport in the UK”, Heriot Watt University, Edinburgh, 2007
- UIC, “Environmental specifications for new rolling stock”, 2006
- Światowe Forum Gospodarcze, “The Global Competitiveness Report 2007-2008”

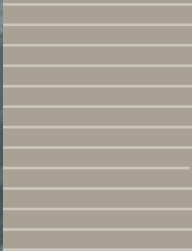


The Community of European Railway and Infrastructure Companies (CER) brings together 70 railway undertakings and infrastructure companies from the European Union, the candidate countries (Croatia, Macedonia and Turkey) as well as from the Western Balkan countries, Norway, and Switzerland. It is based in Brussels and represents its members' interests vis-à-vis the European Parliament, Commission and Council of Ministers as well as other policy makers and transport actors. CER's main focus is promoting the development of rail as essential to the creation of a sustainable transport system which is both efficient and environmentally sound. A key priority in this respect for CER is the achievement of a more balanced modal split in the transport system, minimising external costs arising to society and improving economic efficiency. In parallel to the railways' own initiatives for improving the quality of rail services, CER sees ensuring sufficient investment in infrastructure rail projects as a prerequisite for achieving the desired modal split. All policy areas of significance to railway transport are dealt with by CER, which offers advice and recommendations to European policy makers. CER monitors and contributes to railway policy making. Its interests span the whole spectrum of European transport policy: infrastructure planning, passenger and freight services, public service, the environment, research and development and social dialogue.

[www.cer.be](http://www.cer.be)







CER - Avenue des Arts, 53 - B-1000 BRUXELLES - Tel.: +32 2 213 08 70 - Fax: +32 2 512 52 31 - [contact@cer.be](mailto:contact@cer.be) - [www.cer.be](http://www.cer.be)

