



## Komunikat prasowy

Luksemburg, 24 maja 2016 r.

### Kolejowy transport towarowy w UE „wciąż nie jest na właściwym torze” – przestrzegają kontrolerzy unijni

Jak wynika z nowego sprawozdania Europejskiego Trybunału Obrachunkowego, mimo iż Komisja Europejska postawiła sobie za cel ograniczenie transportu drogowego i wzmocnienie transportu towarów kolejną, od 2011 r. zaobserwowano nieznaczny spadek udziału transportu kolejowego w przewozach na terenie UE. W sprawozdaniu zauważono, że kolej jest co prawda bardziej przyjazna dla środowiska i zużywa mniej importowanej ropy, jednak nie jest w stanie sprostać konkurencji ze strony transportu drogowego.

Kontrolerzy dokonali przeglądu wyników kolejowego transportu towarowego w UE od 2000 r. W tym celu w okresie od połowy 2014 r. do połowy 2015 r. przeprowadzili kontrolę w pięciu państwach członkowskich: w Republice Czeskiej, Niemczech, Hiszpanii, we Francji i w Polsce.

W latach 2007-2013 wkład z budżetu UE na sfinansowanie projektów w sektorze kolejowym wyniósł około 28 mld euro. Kontrolerzy stwierdzili jednak, że mimo udostępnienia tych środków i mimo priorytetowego znaczenia, jakie Komisja nadała ograniczeniu drogowych przewozów towarowych i jednoczesnemu wzmocnieniu transportu kolejowego, w ciągu ostatnich 15 lat transport kolejowy w UE nie zdołał w skuteczny sposób odeprzeć konkurencji ze strony transportu drogowego. Ogólnie rzecz biorąc, wyniki kolejowego transportu towarowego są w dalszym ciągu niezadowolające.

Kontrolerzy ustalili, że spedytorzy wyraźnie preferują transport drogowy. Choć w niektórych państwach członkowskich (np. w Austrii, Niemczech i Szwecji) udało się osiągnąć lepsze wyniki, od 2011 r. średni udział kolejowego transportu towarowego w przewozach na poziomie UE nieznacznie się obniżył. Co więcej, średnia prędkość pociągów towarowych w UE jest bardzo niska (zaledwie około 18 km/h na wielu trasach międzynarodowych).

Zdaniem kontrolerów wciąż jeszcze daleko do stworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego. Unijna sieć kolejowa to nadal w przeważającej mierze system składający się z odrębnych sieci krajowych, w ramach którego funkcjonuje szereg różnych organów krajowych i obowiązują bardzo zróżnicowane przepisy w zakresie przydzielania tras, zarządzania ruchem

*Niniejszy komunikat prasowy stanowi streszczenie sprawozdania specjalnego przyjętego przez Europejski Trybunał Obrachunkowy.*

*Pełny tekst sprawozdania dostępny jest na stronie [www.eca.europa.eu](http://www.eca.europa.eu).*

## ECA Press

Mark Rogerson – Rzecznik

Damijan Fišer – Urzędnik ds. kontaktów z prasą

12, rue Alcide De Gasperi – L-1615 Luxembourg

E-mail: [press@eca.europa.eu](mailto:press@eca.europa.eu) @EUAuditorsECA [eca.europa.eu](http://eca.europa.eu)

Tel.: +352 4398-47063

Tel.: +352 4398-45410

Tel. kom.: +352 691553063

Tel. kom.: +352 621552224

i ustalania wysokości opłat.

Procedury zarządzania ruchem nie są dostosowane do potrzeb sektora przewozu towarów, nawet na odcinkach wchodzących w skład kolejowych korytarzy towarowych. W przypadku pociągów towarowych opłaty naliczane są bowiem za każdy kilometr użytkowanej infrastruktury, podczas gdy w przypadku transportu drogowego nie zawsze ma to miejsce.

W trzech z państw członkowskich, w których przeprowadzono wizyty kontrolne, w latach 2007-2013 więcej środków unijnych przyznano na drogi niż na koleje, a nawet jeśli środki przeznaczano na koleje, nie były one wykorzystywane w pierwszej kolejności w celu zaspokojenia potrzeb sektora przewozów towarowych. Ponadto niedostateczna konserwacja sieci kolejowej może negatywnie odbić się na trwałości infrastruktury i na pracy przewozowej.

– Jeśli kwestie wskazane w naszym sprawozdaniu nie zostaną wyeliminowane, problemu nie rozwiążą dodatkowe środki – powiedział **Ladislav Balko, członek Trybunału Obrachunkowego odpowiedzialny za to sprawozdanie**. – Komisja i państwa członkowskie muszą wesprzeć podmioty zarządzające ruchem pociągów i infrastrukturą w działaniach zmierzających do usprawnienia przewozów kolejowych, zwłaszcza jeśli chodzi o niezawodność, częstotliwość, elastyczność, zorientowanie na klienta oraz czas przewozu i cenę usługi przewozowej.

Kontrolerzy zalecają, by Komisja i państwa członkowskie wyeliminowały niedociągnięcia w procesie liberalizacji rynku kolejowych przewozów towarowych oraz w procedurach zarządzania ruchem, a także usunęły bariery administracyjne i techniczne, monitorowały sytuację w tym sektorze i zapewniły większą przejrzystość i uczciwą konkurencję pomiędzy różnymi rodzajami transportu.

Kontrolerzy zalecają również, by w celu lepszego wykorzystania środków unijnych Komisja i państwa członkowskie zagwarantowały większą spójność pomiędzy celami polityki i alokacją środków, a także uwzględniały te cele przy wyborze i planowaniu projektów oraz w zarządzaniu nimi, jak również w działaniach na rzecz utrzymania sieci kolejowej.

### **Informacje dla redaktorów**

Promowanie wydajniejszych i bardziej zrównoważonych rodzajów transportu, zwłaszcza kolejowych przewozów towarowych, stanowi kluczowy element polityki UE od 25 lat. Już w 1992 r. Komisja Europejska jako główny cel wyznaczyła zmianę udziału poszczególnych środków transportu w przewozach ogółem. W 2001 r. Komisja potwierdziła, jak duże znaczenie ma rewitalizacja sektora kolei, i przyjęła za cel utrzymanie do 2010 r. udziału kolejowego transportu towarowego w rynku w państwach członkowskich Europy Środkowo-Wschodniej na poziomie 35%. Następnie, w 2011 r., Komisja postanowiła, że do 2030 r. nie mniej niż 30% drogowych przewozów towarów na odległość powyżej 300 km należy przenieść na inne środki transportu (takie jak kolej czy żegluga śródlądowa), a do roku 2050 – ponad 50%.

Transport odpowiada za około jednej trzeciej zużycia energii i całkowitych emisji CO<sub>2</sub> w UE. Wspieranie wydajnych i zrównoważonych rodzajów transportu, takich jak transport kolejowy czy żegluga śródlądowa, kosztem transportu drogowego mogłoby pomóc w zmniejszeniu zależności Europy od importowanej ropy i ograniczyć zanieczyszczenia. Jak wynika z danych Europejskiej Agencji Środowiska, poziom emisji dwutlenku węgla w przeliczeniu na tonokilometr w przypadku przewozów towarów koleją jest 3,5 raza niższy niż w przypadku transportu drogowego. Bardziej zrównoważone rodzaje transportu mogłyby również przyczynić się do ograniczenia kosztów

związanych z zagęszczeniem ruchu drogowego (które, jak wynika z obecnych szacunków, wzrosną o 50% do 2050 r., sięgając niemal 200 mld euro rocznie), a ponadto mogłyby pomóc zmniejszyć liczbę ofiar w ruchu drogowym.

Wielkość przewozów towarowych w unijnym transporcie śródlądowym (obejmującym transport drogowy, kolejowy oraz śródlądowe drogi wodne) wynosi około 2 300 mld tonokilometrów rocznie, przy czym udział transportu drogowego wynosi około 75%.

Sprawozdanie specjalne nr 8/2016 „Kolejowy transport towarowy w UE: wciąż nie na właściwym torze” jest dostępne w 23 językach UE.