



Warszawa, 15 marca 2024 r.

Izba Gospodarcza Transportu Lądowego
Forum Kolejowe „Railway Business Forum”
Fundacja „ProKolej”
Związek Niezależnych Przewoźników Kolejowych

Pan
Dariusz Klimczak
Minister Infrastruktury

Szanowny Panie Ministrze,

w imieniu Izby Gospodarczej Transportu Lądowego, Forum Kolejowego „Railway Business Forum”, Związku Niezależnych Przewoźników Kolejowych oraz Fundacji „ProKolej” zwracamy się do Pana Ministra z uprzejmą prośbą o pilne konsultacje z branżą w sprawie trwającego na poziomie unijnym procesu legislacyjnego w zakresie zmian w *Dyrektywie Rady 96/53/WE z dnia 25 lipca 1996 r. ustanawiającej dla niektórych pojazdów drogowych poruszających się na terytorium Wspólnoty maksymalne dopuszczalne wymiary w ruchu krajowym i międzynarodowym oraz maksymalne dopuszczalne obciążenia w ruchu międzynarodowym*. Kierunek zmian zaproponowany przez Komisję Europejską oraz zatwierdzony przez Parlament Europejski raport Komitetu ds. Transportu i Turystyki (TRAN) są szkodliwe dla transportu kolejowego oraz intermodalnego i stoją w jawnej sprzeczności z celami i działaniami na rzecz zrównoważenia transportu zapisanymi w oficjalnych dokumentach unijnych i krajowych. W zgodnej opinii organizacji branżowych reprezentujących polskie firmy działające w sektorze towarowych przewozów kolejowych i intermodalnych konieczne jest podjęcie zdecydowanych działań na poziomie Rady UE, aby przyjęte dotychczas podejście nie znalazło odzwierciedlenia w ostatecznym tekście kompromisu wypracowanego w trakcie trilogu. Poniżej wskazujemy na główne zagrożenia wynikające z proponowanych dotychczas zmian.

Najistotniejszym zagadnieniem w ramach prac nad zmianą dyrektywy są regulacje dotyczące dopuszczenia krajowego i w szczególności transgranicznego ruchu samochodów ciężarowych o masie do 44 ton oraz możliwości wykorzystania długich i ciężkich zestawów drogowych w ramach tzw. Europejskiego Systemu Modułowego (EMS). Zwracamy uwagę, że w dotychczasowych pracach legislacyjnych niemal zupełnie zignorowany został głos sektora kolejowego i środowisk zajmujących się transportem intermodalnym. Jest to działanie niezrozumiałe i krótkowzroczne, które w naszej opinii jest inspirowane dążeniem sektora przewozów drogowych do podniesienia konkurencyjności i przejęcia dodatkowych ładunków na rynku, który już dziś jest niezrównoważony i nie zapewnia realnie uczciwej konkurencji międzygałęziowej. Zwracamy uwagę, że uzasadnienie propozycji dopuszczenia dłuższych

zestawów drogowych i cięższych pojazdów wskazuje na pozytywny w sektorze drogowym efekt emisyjny i gospodarczy (większy ładunek w jednej operacji transportowej), zupełnie pomijając fakt, że transport kolejowy i operacje intermodalne są w tym zakresie daleko bardziej efektywne i prowadzenie analiz zawężonych wyłącznie do sektora drogowego daje mylące rezultaty.

Jednocześnie zwracamy uwagę, że w powyższym zakresie dostępne są materiały i analizy, które biorą pod uwagę również inne poza drogowym gałęzie transportu. W 2023 roku działające na poziomie europejskim kolejowe organizacje branżowe (CER, ERFA, UIC, UIP oraz UIRR) zleciły badanie w zakresie skutków i oddziaływania pierwotnej propozycji KE na europejski system transportowy. Podkreślamy, że Izba Gospodarcza Transportu Lądowego oraz Związek Niezależnych Przewoźników Kolejowych są polskimi członkami ERFA, reprezentowanymi w zarządzie tej organizacji, a szereg podmiotów prywatnych i kontrolowanych przez Skarb Państwa jest zrzeszonych i aktywnych w pozostałych wymienionych powyżej organizacjach. W wyniku przeprowadzonych analiz opracowany został raport, który (wraz z syntetycznym podsumowaniem) przekazujemy w załączeniu.

Podstawowe ustalenia to m.in. nieuniknione straty sektora kolejowego i przewozów intermodalnych w przewozach ładunków, szacowane na poziomie nawet 20%; utrudnienia w prowadzeniu operacji intermodalnych i kombinowanych wynikające m.in. z niekompatybilności jednostek i wagonów oraz infrastruktury terminalowej i wyposażenia terminali; a także zwiększone koszty utrzymania infrastruktury drogowej oraz koszty zewnętrzne transportu. Szczegółowe dane i ich interpretację zawiera załączony do pisma materiał.

Wśród postulatów naszej branży w zakresie prac legislacyjnych należy wskazać pozostawienie jako zasady limitu dopuszczalnej masy całkowitej pojazdu przekraczającego granicę między państwami członkowskimi UE na poziomie 40 ton. Wyjątki powinny być możliwe jedynie w przypadku odcinków drogowych intermodalnych operacji transgranicznych. Tylko pojazdy zeroemisyjne powinny mieć zwiększony limit całkowitego ciężaru i wyłącznie w zakresie wynikającym z ciężaru baterii przy założeniu zasięgu wynoszącego 1000 km. Ponadto Niezależnie od wprowadzenia EMS, należy zachować standardowe wymiary dla wszystkich typów jednostek ładunkowych, aby zapewnić kompatybilność z innymi rodzajami transportu, w szczególności wagonami kolejowymi, w tym do przewozu naczep. W przypadku wprowadzenia zmian w dyrektywie w zbliżonym do proponowanego brzmieniu konieczne jest wdrożenie bezpośrednich działań i programów promujących gałęzie transportu o niższych od drogowego kosztach zewnętrznych i środowiskowych, aby negatywny efekt zmian w przepisach został co najmniej zniwelowany.

Jednocześnie informujemy, że nasz sektor, kierując się pragmatyzmem w przypadku przeforsowania obecnie procedowanych zmian w dyrektywie, postuluje daleko idące regulacje unijne w zakresie rygorystycznych wymogów dla infrastruktury drogowej, po której dopuszczone byłoby poruszanie się pojazdów EMS, zmian w systemie poboru opłat za dostęp do infrastruktury drogowej w odniesieniu do pojazdów EMS, bezwzględnych wymogów w odniesieniu do kompatybilności z innymi środkami transportu (w szczególności z taborem

kolejowym) przy dopuszczaniu typów pojazdów EMS do użytkowania, zwiększonych wymogów i skuteczności kontroli w zakresie wagi pojazdów drogowych.

Szanowny Panie Ministrze,

prace legislacyjne w omawianym powyżej zakresie w najbliższych dniach wkroczą w kluczowy okres i jako polski sektor kolejowy widzimy w tym obszarze doniosłą rolę Ministerstwa Infrastruktury. Dyskusje w Radzie UE oraz w ramach trilogu będą wymagały już w najbliższych tygodniach wypracowania na poziomie krajowym stanowiska, które będzie w sposób optymalny odzwierciedlało potrzeby polskiego transportu towarowego w kontekście realizacji strategicznych celów dotyczących jego zrównoważenia. W tym miejscu jeszcze raz podkreślamy gotowość naszych organizacji do merytorycznej współpracy z ministerstwem i zwracamy się z prośbą o możliwość spotkania w celu omówienia wszystkich szczegółowych zagadnień.

Z wyrazami szacunku



Marita Szustak, Prezes Izby Gospodarczej Transportu Lądowego



Adrian Furgalski, Przewodniczący Zarządu Forum Kolejowego „Railway Business Forum”



Jakub Majewski, Prezes Zarządu Fundacji „Pro Kolej”

Wojciech Jurkiewicz
Prezes Zarządu

Związek niezależnych Przewoźników Kolejowych

Wojciech Jurkiewicz, Prezes Zarządu Związku Niezależnych Przewoźników Kolejowych