



**STOWARZYSZENIE
INŻYNIERÓW I TECHNIKÓW KOMUNIKACJI
RZECZPOSPOLITEJ POLSKIEJ**

POLISH ASSOCIATION
OF ENGINEERS & TECHNICIANS OF TRANSPORTATION

Warszawa, dnia 20-09-2024r.

SITK RP – 30/ZK/09/2024

**Komisja Europejska
Dyrekcja Generalna
ds. Konkurencji Unii Europejskiej**

Szanowna Pani/Szanowny Panie,

z radością witamy inicjatywę Komisji Europejskiej dotyczącą wydania TBER oraz LMTG. Poniżej pozwalamy sobie przesłać uwagi do projektu TBER, które w naszej ocenie, przyczynią się do lepszego osiągnięcia celów stojących za opracowaniem projektu tego aktu.

1. Wbrew początkowym zapowiedziom w projekcie rozporządzenia zabrakło wyłączenia spod obowiązku zgłoszenia Komisji Europejskiej pomocy w formie rekompensaty z tytułu obowiązku świadczenia usług publicznych w kolejowym transporcie towarowym. Istnieją rodzaje przewozów towarowych, które ze względu na ich nierentowność nie są obecnie wykonywane. Bez publicznego finansowania nie będą one świadczone. Mają one jednak duży potencjał do przeniesienia potoków ładunków z dróg na kolej (np. przewozy rozproszone). Proponujemy dodanie do rozporządzenia wyłączenia z obowiązku zgłoszenia Komisji pomocy w formie rekompensaty z tytułu świadczenia towarowych przewozów kolejowych, analogicznego do istniejącego w przewozach pasażerskich (rozporządzenie 1370/2007).
2. Wraz z rozwojem gospodarki i zamieniania w produkcji szeregu wyrobów z surowców naturalnych materiałami kompozytowymi oraz zwiększania zużycia paliw płynnych zwiększa ją się przewozy z grupy towarów niebezpiecznych. Duży potok ładunku z grupy tak zwanych towarów niebezpiecznych przewożonych jest transportem samochodowym. Takimi towarami są między innymi towary chemiczne i petrochemiczne, takie jak kwasy, zasady, paliwa czy gazy skroplone. Zestawy samochodowe narażone są na kolizję z innymi użytkownikami dróg. Drogi też bardzo często przebiegają przez miasta i skupiska domów. Wskazane jest aby jak największą grupę tych towarów przenieść na transport kolejowy. Warunkiem koniecznym niespowolnionego wzrostu przedmiotowych przewozów jest zwiększenie gęstości siatki znajdujących się przy liniach kolejowych odpowiedniej jakości multimodalnych obiektów przeładunkowych posiadających możliwość obsługi przesyłek niebezpiecznych. Potrzebne jest

Zarząd Krajowy,
ul. Tadeusza Czackiego 3/5
00-043 Warszawa,

tel. (22) 827 02 59, e-mail: zarzad@sitkrp.org.pl, www.sitkrp.org.pl
NIP: 526-030-05-23, Konto: 38 1160 2202-0000 0000 2741 3872

Organizacja:

• konferencji • seminariów • szkoleń • wystaw • targów
Rzeczoznawstwo, Ekspertyzy, Doradztwo, Projektowanie,

wsparcie finansowe dla inwestycji służących poprawie stanu technicznego istniejących obiektów lub budowie nowych w regionach gdzie ich geograficzna dostępność jest niska. Szybkie działania w tym zakresie są potrzebne, żeby wyjść naprzeciw oczekiwaniom rynku wymagającego bezpiecznych, szybkich, niezawodnych i sprawnych, nie tylko przeładunków i innych operacji logistycznych z nimi powiązanych, lecz także obsługi administracyjnej przesyłek niebezpiecznych. W rejonach szczególnie chronionych ekologicznie oraz przy dużych potokach naczep przewożących ładunki niebezpieczne wskazane jest wprowadzenie nowych systemów w zakresie ich przewozu transportem kolejowym. W Polsce około 90% przewożonych towarów niebezpiecznych stanowi ropa i produkty ropopochodne (benzyny, oleje napędowe), gazy techniczne (głównie propan-butan) i kwas siarkowy. Utrata kontroli i pełnego monitorowania nad procesami ich przewozu może doprowadzić do uwolnienia znacznych ilości substancji o właściwościach palnych, żrących, trujących, promieniotwórczych, wybuchowych itp. Również rozprężenie cieczy lub gazów znajdujących się pod ciśnieniem różnym od atmosferycznego może zagrażać życiu i zdrowiu ludzkiemu oraz prowadzić do zniszczenia lub poważnego skażenia środowiska. Regulacje przewozów kolejną tego rodzaju przesyłek pozwalają na pełne ich monitorowanie. Budowa nowych specjalistycznych terminali kolejowo drogowych przystosowanych do przeładunku materiałów niebezpiecznych jest bardzo kosztowna dlatego proponujemy ująć tego rodzaju inwestycje w projekcie rozporządzenia TBER. Możliwość wsparcia bezpośredniego powinno obejmować zarówno nowe terminale przeładunkowe jak i te które poczynią inwestycje modernizacyjne. Wskazane jest aby wsparcie obejmowało terminale przeładunkowe kolejowo-drogowe obsługujące przesyłki wagonowe jak i terminale intermodalne.

3. Pomoc na zakup taboru kolejowego powinna być dostępna dla wszystkich przedsiębiorstw działających na rynku transportowym, a nie tylko dla MŚP i nowych podmiotów na rynku transportu kolejowego. Zdecydowana większość przewozów jest realizowana przez duże przedsiębiorstwa. Ponadto, ograniczenie pomocy wyłącznie do nowych podmiotów na rynku może skutkować nieuzasadnioną dyskryminacją. Proponujemy usunięcie ograniczenia pomocy na zakup taboru do MŚP i nowych podmiotów na rynku.

4. W artykule 4 „Progi wymagające zgłoszenia...” Wnioskujemy w punkcie d dotyczącym bocznic prywatnych o podniesienie kwoty z 2 milionów do 4 milionów z uwagi na fakt, iż inwestycje w infrastrukturę torową są bardzo kapitałochłonne. Dla przykładu zabudowa jednego nowego rozjazdu to kwota 85-100 tys. Euro, natomiast budowa jednego kilometra toru to kwota 800 tys.-1 milion Euro. Mając na uwadze, iż tory za i wyładunkowe mają mieć długość około 750 metrów widzimy iż kwota ewentualnej pomocy w postaci 2 mil Euro jest niewspółmiernie mała w stosunku do potrzeb.

5. W artykule 10 punkt 6 proponujemy zwiększyć odległości. W przypadku pomocy przyznawanej na operacje transportowe w sektorze transportu towarowego odległość pokonywana przez środek transportu objęty pomocą nie może przekraczać:

Zarząd Krajowy,
ul. Tadeusza Czackiego 3/5
00-043 Warszawa,

tel. (22) 827 02 59, e-mail: zarzad@sitkrp.org.pl, www.sitkrp.org.pl
NIP: 526-030-05-23, Konto: 38 1160 2202-0000 0000 2741 3872

Organizacja: • konferencji • seminariów • szkoleń • wystaw • targów
Rzeczoznawstwo, Ekspertyzy, Doradztwo, Projektowanie, Usługi wydawnicze
Wydawanie czasopism:
• Drogownictwo • Transport Miejski i Regionalny • Przegląd Komunikacyjny

(a) w przypadku transportu multimodalnego:

(i) 800 kilometrów w przypadku transportu kolejowego; **zwiększyć do 1000 km**

(ii) 375 kilometrów w przypadku transportu wodnego śródlądowego; **zwiększyć do 500 km**

(iii) 750 kilometrów w przypadku transportu morskiego bliskiego zasięgu; **zwiększyć do 1000 km**

oraz

(b) w przypadku transportu jednomodalnego:

(i) 350 kilometrów dla transportu kolejowego (z wyjątkiem przewozów rozproszonych);

zwiększyć do 500 km

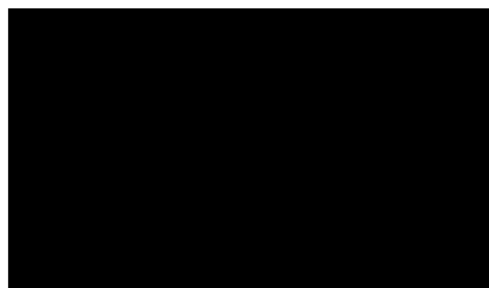
(ii) 375 kilometrów dla transportu wodnego śródlądowego **zwiększyć do 500 km**

6. W artykule 16 wyłączono z obowiązku zgłoszenia Komisji Europejskiej pomoc dotyczącą ERTMS. Wsparciem nie są jednak objęte koszty dotyczące GSM-R. W wielu państwach, także w Polsce, proces wdrażania GSM-R nie został zakończony. Wiele pojazdów kolejowych ciągle oczekuje instalacji tego systemu łączności. Proces ten jest finansowany również ze środków funduszy UE. W związku z tym pomoc na instalację GSM-R powinna być objęta ww. przepisem.

Do wiadomości:

- Ministerstwo Infrastruktury

Departament Kolejnictwa



Zarząd Krajowy,
ul. Tadeusza Czackiego 3/5
00-043 Warszawa,

tel. (22) 827 02 59, e-mail: zarzad@sitkrp.org.pl, www.sitkrp.org.pl
NIP: 526-030-05-23, Konto: 38 1160 2202-0000 0000 2741 3872

Organizacja: • konferencji • seminariów • szkoleń • wystaw • targów
Rzeczoznawstwo, Ekspertyzy, Doradztwo, Projektowanie, Usługi wydawnicze
Wydawanie czasopism:
• Drogownictwo • Transport Miejski i Regionalny • Przegląd Komunikacyjny

