

III

(Akty przygotowawcze)

KOMITET REGIONÓW

78. SESJA PLENARNA 12–13 LUTEGO 2008 R.

Opinia Komitetu Regionów „Ekologiczny transport”

(2009/C 120/09)

KOMITET REGIONÓW

- Przyjmuje z zadowoleniem fakt, że po raz pierwszy we wniosku dotyczącym nowej dyrektywy uwzględniono zasadę internalizacji kosztów zewnętrznych oraz że przedstawienie obecnego wniosku dotyczącego zmiany dyrektywy w sprawie opłat za użytkowanie dróg poprzedziły szeroko zakrojone badania, w których dokonano gruntownej analizy tej problematyki.
- Przypomina, że w białej księdze dotyczącej transportu wśród celów europejskiej polityki transportowej wymieniono: przywrócenie równowagi pomiędzy różnymi środkami transportu, jednolite i niezależne od rodzaju transportu zasady opodatkowania pozwalające lepiej egzekwować koszty transportu, równość szans pomiędzy różnymi środkami transportu, wspieranie pełnej internalizacji kosztów społecznych i kosztów związanych ze środowiskiem, włączenie do kosztów korzystania z infrastruktury kosztów infrastruktury i zewnętrznych kosztów związanych z wypadkami, zanieczyszczeniem powietrza, hałasem i zatłoczeniem dróg, obowiązywanie tych zasad w odniesieniu do wszystkich środków transportu i wszystkich kategorii użytkowników.
- Zwraca uwagę na to, że jednym z najważniejszych celów europejskiej polityki transportowej jest przeniesienie transgranicznego transportu towarowego – zwłaszcza ciężkiego transportu transgranicznego – z dróg na kolej. UE musi ponadto wprowadzić odpowiednie działania, aby zapewnić realizację tego celu, gdy dostępna jest wystarczająca przepustowość.
- Jest przekonany, że egzekwowanie kosztów zewnętrznych dotyczących odcinków dróg należących do transeuropejskich sieci transportowych nie powinno pozostawać do uznania państw członkowskich. Należy raczej zastosować przejrzysty system obejmujący odpowiednie kryteria i różnymi środkami zachęcać państwa członkowskie do egzekwowania kosztów zewnętrznych oraz przeznaczania uzyskanych dochodów na określone cele.

Sprawozdawca: Herwig van Staa (AT/PPE), przewodniczący parlamentu krajowego Tyrolu

Dokumenty źródłowe

Komunikat Komisji „Ekologiczny transport”

COM(2008) 433 wersja ostateczna

Komunikat Komisji „Strategia na rzecz wdrożenia internalizacji kosztów zewnętrznych”

COM(2008) 435 wersja ostateczna

Wniosek dotyczący dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającej dyrektywę 1999/62/WE w sprawie pobierania opłat za użytkowanie niektórych typów infrastruktury przez pojazdy ciężarowe

COM(2008) 436 wersja ostateczna

Komunikat Komisji „Działania w celu ograniczenia hałasu kolejowego w zakresie istniejącego taboru”

COM(2008) 432 wersja ostateczna

ZALECENIA POLITYCZNE

KOMITET REGIONÓW

Wprowadzenie

1. Przypomina, że Komisja Europejska w swej białej księdze z 12 września 2001 r. „Europejska polityka transportowa na 2010 r.: czas na decyzje” [COM(2001) 370] odsyła do ustaleń Rady Europejskiej z Göteborga w odniesieniu do celu uwzględnienia rzeczywistych kosztów i opowiada się za wspieraniem pełnej internalizacji kosztów społecznych i kosztów związanych ze środowiskiem za pośrednictwem zrównoważonej polityki transportowej.

2. Zauważa, że Komisja Europejska podkreśla konieczność podjęcia działań w celu zlikwidowania współzależności między rozwojem transportu a wzrostem PKB dzięki przejściu z transportu drogowego na kolejowy i wodny oraz dzięki publicznemu transportowi pasażerskiemu. Komisja Europejska dodaje także, iż zasady dotyczące opodatkowania muszą być jednolite i niezależne od rodzaju transportu, tak by lepiej egzekwować koszty transportu i dzięki temu osiągnąć równość szans pomiędzy różnymi środkami transportu oraz wyjaśnia, że koszty korzystania z infrastruktury muszą obejmować zarówno koszty infrastruktury, jak i koszty zewnętrzne związane z wypadkami, zanieczyszczeniem powietrza, hałasem i zatłoczeniem dróg.

3. Ubolewa nad tym, że w przeglądzie średniookresowym białej księgi Komisji Europejskiej dotyczącej transportu z 2001 r. [komunikat Komisji z 22.6.2006, COM(2006) 314] przedstawiono niewiele inicjatyw dotyczących uwzględniania rzeczywistych kosztów transportu, a jedynie w punkcie „Inteligentne pobieranie opłat” zapowiada się nowy instrument dotyczący pobierania opłat drogowych w celu finansowania infrastruktury oraz optymalizacji transportu, które mogą być modulowane z uwzględnieniem wpływu na środowisko lub ryzyka zatłoczenia, zwłaszcza w miastach oraz na obszarach neuralticzych pod względem środowiskowym, gdzie mogą być stosowane także inne formy rozdzielania przepustowości, takie jak giełdy praw tranzytowych.

4. Stwierdza, że za pośrednictwem przedstawionego pakietu dotyczącego ekologicznego transportu i uwzględnionego w nim

wniosku dotyczącego zmiany dyrektywy w sprawie pobierania opłat za użytkowanie niektórych typów infrastruktury przez pojazdy ciężarowe (dyrektywy w sprawie opłat za użytkowanie dróg) Komisja wywiązuje się z wynikającego z art. 11 dyrektywy 2006/38/WE zobowiązania do opracowania nadającego się do powszechnego zastosowania, przejrzystego modelu szacowania wszystkich kosztów zewnętrznych jako podstawy obliczania w przyszłości opłat za korzystanie z infrastruktury. Modelowi temu towarzyszy analiza skutków internalizacji kosztów zewnętrznych w odniesieniu do wszystkich rodzajów transportu oraz strategia na rzecz stopniowego wdrażania tego modelu w odniesieniu do wszystkich rodzajów transportu.

5. Przypomina, że internalizacja kosztów transportu jest niezbędnym etapem, lecz muszą jej towarzyszyć inne środki w celu zwiększenia atrakcyjności oferty transportowej zarówno dla przedsiębiorstw, jak i dla osób prywatnych, które powinny móc liczyć na infrastrukturę wystarczającą do zaspokojenia ich potrzeb. W związku z tym konieczne jest rozwinięcie pakietu środków mających na celu stworzenie sieci kolejowych przeznaczonych do transportu towarów, przy czym pierwszeństwo należy przyznać transeuropejskim sieciom transportowym. Konieczne jest także optymalne rozwinięcie systemów powiązań kolejowych oraz szybkie rozwiązanie problemów występujących w związku z różnym rozstawem szyn.

Dyrektywa w sprawie opłat za użytkowanie dróg

6. Przyjmuje z zadowoleniem fakt, że po raz pierwszy we wniosku dotyczącym nowej dyrektywy uwzględniono zasadę internalizacji kosztów zewnętrznych oraz że przedstawienie obecnego wniosku dotyczącego zmiany dyrektywy w sprawie opłat za użytkowanie dróg poprzedziły szeroko zakrojone badania, w których dokonano gruntownej analizy tej problematyki.

7. Z zadowoleniem przyjmuje także to, iż Komisja, realizując postanowienia art. 11 dyrektywy 2006/38/WE, zleciła przeprowadzenie analizy najlepszych praktyk z zakresu oceny kosztów zewnętrznych i przedłożyła w 2007 r. podręcznik szacowania zewnętrznych kosztów transportu (*Handbook on estimation of external cost in the transport sector*, 2007 r.).

8. Zwraca uwagę na to, że jednym z najważniejszych celów europejskiej polityki transportowej jest przeniesienie transgranicznego transportu towarowego – zwłaszcza ciężkiego transportu transgranicznego – z dróg na kolej. UE musi ponadto wprowadzić odpowiednie działania, aby zapewnić realizację tego celu, gdy dostępna jest wystarczająca przepustowość, a także czynić wysiłki na rzecz stworzenia niezbędnej infrastruktury, zwłaszcza w ramach transeuropejskich sieci transportowych.

9. Przypomina, że w białej księdze dotyczącej transportu wśród celów europejskiej polityki transportowej wymieniono: przywrócenie równowagi pomiędzy różnymi środkami transportu, jednolite i niezależne od rodzaju transportu zasady opodatkowania pozwalające lepiej egzekwować koszty transportu, równość szans pomiędzy różnymi środkami transportu, wspieranie pełnej internalizacji kosztów społecznych i kosztów związanych ze środowiskiem, włączenie do kosztów korzystania z infrastruktury kosztów infrastruktury i zewnętrznych kosztów związanych z wypadkami, zanieczyszczeniem powietrza, hałasem i zatłoczeniem dróg, obowiązywanie tych zasad w odniesieniu do wszystkich środków transportu i wszystkich kategorii użytkowników.

10. Zwraca uwagę, że Komisja nie uwzględniła kosztów wypadków przy internalizacji kosztów zewnętrznych w transporcie drogowym. Komisja podkreśla, że koszty te są pokrywane poprzez składki ubezpieczeniowe przekazywane do zakładów ubezpieczeń; Komitet Regionów jest zdania, że składki ubezpieczeniowe w większości przypadków nie stanowią dostatecznych zachęt do obierania bezpiecznego stylu jazdy i ostrożnych zachowań na drodze. Do składek ubezpieczeniowych nie jest także wliczona ta część kosztów wypadków, jaką ponosi społeczeństwo. Stąd też UE powinna stworzyć ramy pozwalające określić, jak oceniać i obliczać koszty zewnętrzne kosztów wypadków. Następnie każde państwo członkowskie będzie mogło samo zdecydować, czy koszty zewnętrzne kosztów wypadków powinny zostać zinternalizowane za pomocą składek na ubezpieczenie, czy też w inny sposób.

11. Przypomina także, że zdaniem Komisji Europejskiej trzeba zmienić społeczne modele transportowe, zachęcając obywateli do szerszego korzystania z różnych form transportu publicznego, ponieważ tych modeli postępowania nie można oddzielić od ogólnych celów UE dotyczących środowiska i klimatu, a działania UE trzeba, jeśli chodzi o zrównoważoną mobilność, oceniać nie tylko zgodnie z art. 71 TWE, ale także zgodnie z art. 6, 174, 175 i 176 TWE, jako że poprawa ekologiczności i wydajności stanowi jeden z głównych celów wspólnej polityki transportowej.

12. Żywi jednak wątpliwości, czy przedłożony wniosek pozwoli zapewnić realizację wymienionych celów europejskiej polityki transportowej, zwłaszcza że egzekwowanie wszystkich kosztów zewnętrznych, tak jak to planowano w dyrektywie 2006/38/WE, nie zostało przynajmniej początkowo przewidziane i zgodnie z wnioskiem Komisji Europejskiej nadal do uznania państw członkowskich pozostawia się ustalenie, czy i na których odcinkach transeuropejskich sieci transportowych pobierane będą opłaty. Należy przy tym uwzględnić szczególne przepisy konstytucyjne krajów skandynawskich w zakresie opodatkowania drogowego transportu towarowego.

13. Zwraca uwagę na to, że w rozważaniach jako cel wprowadzanych ram prawnych wymieniono także harmonizację systemów opłat, jako jeden ze sposobów zlikwidowania zakłóceń konkurencji, oraz przewidziano już zwiększenie ekolo-

giczności transportu dzięki zróżnicowaniu opłat stosownie do klasy pojazdu.

14. Ma jednak nadzieję, że w swych przyszłych wnioskach Komisja poda bardziej skuteczne rozwiązania dla negatywnych tendencji związanych z dużymi różnicami w zakresie opłat i podatków oraz wynikającego z tego niewyważonego korzystania z różnych środków transportu i nadmiernego obciążenia pewnych elementów infrastruktury, zwłaszcza że także dotychczasowe ramy prawne opłat za korzystanie z dróg nie spowodowały likwidacji tej nierównowagi.

15. Stwierdza, że starania KE o wyrównanie podatków od paliw nie doprowadziły jak dotąd do zbliżenia wysokości opodatkowania paliw w państwach członkowskich Unii Europejskiej i dlatego też ceny paliw w UE nadal są bardzo zróżnicowane. Komisja powinna kontynuować starania zmierzające do zmniejszenia dużych różnic w opodatkowaniu paliw. Dopóki podatki od paliw nie zostaną w znacznym stopniu ujednolicone, każde państwo członkowskie powinno mieć możliwość internalizacji kosztów zewnętrznych powstających wskutek obciążenia dla klimatu.

16. Wzywa do stopniowego, rozłożonego na dłuższy czas zmniejszenia dużych różnic w opodatkowaniu w dziedzinie transportu (np. podatków od pojazdów samochodowych, podatków paliwowych itd.) oraz przejrzystości w zakresie wykorzystania środków.

17. Ubolewa nad tym, że nadal utrzymują się zróżnicowane opłaty za korzystanie z infrastruktury w transgranicznym transporcie towarów i państwa spoza UE, jak na przykład Szwajcaria, są w tym względzie nawet w lepszej sytuacji niż państwa członkowskie UE. Podkreśla, że także zmiany i waloryzacja opłat za korzystanie z dróg, jakie miały miejsce w ostatnich latach, przyniosły jedynie niewielką poprawę. Ogólne opłaty pobierane na porównywalnych odcinkach dróg są bardzo zróżnicowane i te różnice w obciążeniu kosztami składają do znacznych obciążdów i tym samym powodują zakłócenia konkurencji. Komitet wzywa zatem Komisję do podjęcia działań oraz wsparcia państw członkowskich w staraniach mających na celu zapewnienie, aby przy wyborze trasy w towarowym transporcie drogowym uwzględniano wpływ na środowisko, bezpieczeństwo ruchu drogowego oraz stan dróg.

18. Jest świadomy tego, że punktem wyjścia wszystkich rozważań Komisji Europejskiej dotyczących wspólnej polityki transportowej jest zagwarantowanie czterech podstawowych wolności – w szczególności swobodnego przepływu towarów i swobody świadczenia usług, oraz tego, że europejska polityka transportowa powinna zapewniać płynne funkcjonowanie transportu pod względem technicznym przy niskich kosztach gospodarczych.

19. Zwraca jednak uwagę na to, że zwłaszcza w regionach newralgicznych, w dużym stopniu dotkniętych kosztami zewnętrznymi transportu, wpływ ruchu pojazdów ciężarowych na zdrowie mieszkańców i na środowisko naturalne jest szczególnie duży i dlatego też swobodny przepływ towarów ma dla tych obszarów znaczne negatywne konsekwencje. Zwraca także uwagę na to, że zgodnie z orzecznictwem Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości istnieje obowiązek uwzględniania kwestii ochrony środowiska. Ochrona środowiska naturalnego i ochrona zdrowia stawiają przed europejską polityką transportową szczególnie wyzwania, tak że dążąc do stworzenia nowoczesnego systemu transportowego i zapewnienia jego trwałości trzeba uwzględnić obok kwestii gospodarczych i społecznych, także kwestie ekologii oraz ochrony zdrowia.

20. Podkreśla ponadto, że zdrowie obywateli Europy jest dobrem niezastąpionym i podstawowe prawo do zdrowia i czystego środowiska nie może być mniej ważne od nieograniczonego swobodnego przepływu towarów oraz powinno być zgodne z poszanowaniem zasady swobodnego przepływu osób i towarów dzięki przyjęciu odpowiednich środków. W tym kontekście zasadniczą rolę odgrywać będzie prowadzona przez szkoły i media publiczne polityka edukacyjna w zakresie bezpieczeństwa drogowego.

21. Stwierdza, że choć dyrektywa 1999/62/WE jako podstawę do wyliczenia opłat za korzystanie z dróg określa opłaty za przejazd wyliczane na podstawie średniej ważonej konieczne do pokrycia kosztów budowy, eksploatacji oraz rozwoju danej sieci infrastruktury, przedłożony wniosek nie przedstawia żadnego rozwiązania dla głównego problemu dużych różnic w opodatkowaniu w dziedzinie transportu, ponieważ nadal nie nakłada na państwa członkowskie obowiązku pobierania opłat za korzystanie z dróg należących do transeuropejskich sieci transportowych, a jedynie określa ich maksymalną, ale nie minimalną, wysokość, a ponadto państwa członkowskie same decydują o przeznaczeniu dochodów z takich opłat i nic nie zostało im w tym względzie narzucone.

22. Popiera propozycję Komisji, zgodnie z którą dochody z internalizacji powinny być przeznaczone i wykorzystane na zmniejszenie negatywnego oddziaływania transportu odbywającego się w ramach europejskich sieci transportowych. Jeśli ma zostać uwzględniony koszt zatoru, powinno to mieć miejsce tylko pod warunkiem, że powstanie plan działania, który ukazywałby, jak należy podejmować problemy zęszczenia ruchu, zarazem jednak nie wiązałyby się z jednym określonym rodzajem transportu.

23. Z uwagi na pełne kontrowersji dyskusje nad wnioskiem KE, znaczną niepewność na rynkach finansowych oraz obawy przed recesją powątpiewa, czy wszystkie państwa członkowskie zastosują system egzekwowania dodatkowych kosztów zewnętrznych.

24. Jest przekonany, że egzekwowanie kosztów zewnętrznych dotyczących odcinków dróg należących do transeuropejskich sieci transportowych nie powinno pozostawać do uznania państw członkowskich. Należy raczej zastosować przejrzysty system obejmujący odpowiednie kryteria i różnymi środkami zachęcać państwa członkowskie do egzekwowania kosztów zewnętrznych oraz przeznaczania uzyskanych dochodów na określone cele.

25. W wielu państwach członkowskich regiony i gminy odpowiadają za znaczną część sieci dróg. Wprowadzenie opłat za przejazd w określonych strefach lub na określonych odcinkach dróg może prowadzić do niepożądanego przesunięcia ruchu drogowego. W dyrektywie należy zatem określić, że wszystkie jednostki zarządzające infrastrukturą drogową powinny zostać włączone w podejmowanie decyzji o tym, na których drogach należałoby pobierać opłaty za przejazd. Ponadto istotne jest, by lokalne i regionalne zarządy infrastruktury

drogowej brały udział w opracowywaniu systemu takich opłat, jak również w wykorzystaniu dochodów.

26. Domaga się, by egzekwować wszystkie koszty zewnętrzne (w dziedzinach takich jak zdrowie, ochrona klimatu, ogólnie ochrona środowiska naturalnego, koszty wypadków, koszty produkcji energii, produkcji, utrzymania i usuwania pojazdów, wpływ na pieszych i rowerzystów, wykorzystanie terenu) oraz wzywa Komisję, by odpowiednio zmodyfikowała wnioski i uwzględniła w nim także plan stopniowego wprowadzenia w życie podejścia służącego pokryciu kosztów zewnętrznych.

27. Ubolewa na tym, że zgodnie z przedłożonym wnioskiem naliczanie kosztów zewnętrznych zmierza przede wszystkim do zapewnienia konkretnego rozwiązania dla problemów występujących zwłaszcza w dużych miastach, natomiast na drogach międzymiastowych nie dojdzie faktycznie do pobierania opłat na pokrycie kosztów zewnętrznych, tak więc ze względu na brak internalizacji kosztów zewnętrznych na wszystkich odcinkach dróg nie dojdzie do przeniesienia transportu towarowego na transport kolejowy i również rzeczywiste skutki pod względem bardziej ekologicznego stylu jazdy będą znikome.

28. Sądzi, że w związku z wymogami gospodarki (dostawy dokładnie na czas „just in time”) nawet same stosunkowo wysokie koszty nadmiernego natężenia ruchu przyniosą efekty, jakich oczekuje się w wyniku regulacji.

29. Zwraca uwagę na to, że ambitne cele Komisji (uwzględnienie rzeczywistych kosztów, równe obciążenie różnych środków transportu) można osiągnąć tylko dzięki zastosowaniu proponowanego systemu w jak największym zakresie i na jak największym obszarze.

30. Wzywa zatem do promowania i wspierania tego systemu, aby uniknąć tego, że ze względu na sytuację gospodarczą tylko w określonych miejscach w gęsto zaludnionych aglomeracjach (o dużym natężeniu ruchu i zanieczyszczeniu powietrza) spełnione zostaną warunki do egzekwowania kosztów zewnętrznych.

31. Ubolewa nad tym, że nie jest możliwe połączenie finansowania krzyżowego i kosztów zewnętrznych, zwłaszcza że finansowanie krzyżowe jest przede wszystkim instrumentem finansowania, a koszty zewnętrzne z zasady mogą być wykorzystane także do innych celów.

32. Ubolewa nad brakiem ogólnego uwzględnienia wszystkich kosztów zewnętrznych w całej sieci, które jest konieczne do przeniesienia transportu towarów na bardziej ekologiczne środki transportu i które w wyniku wyższych opłat za korzystanie z dróg pozwoliłoby na stałe zwiększyć kolejowy transport towarowy.

33. Zwraca uwagę na to, że nierówne podatki i zwłaszcza brak obowiązku pobierania minimalnych opłat oraz nieegzekwowanie kosztów zewnętrznych na całym terytorium utrwalił brak równowagi pod względem kosztów korzystania z infrastruktury w różnych korytarzach transportowych.

34. Podkreśla, że także z uwagi na bezpieczeństwo transportu drogowego trzeba unikać nadmiernego obciążania pojedynczych szlaków transportowych oraz zachęcać do ulepszenia niektórych dróg i tworzenia alternatywnych, zgodnych z wymogami ochrony środowiska tras kolejowych i morskich, a także w dalszym ciągu promować istniejące autostrady morskie i umożliwiać otwieranie nowych tras tego typu, co przyczyniłoby się do zmniejszenia natężenia transportu drogowego towarów.

35. Ocenia wniosek jako pierwszy krok na drodze do uniknięcia nadmiernego obciążenia infrastruktury drogowej oraz zapewnienia ekologicznym środkiem transportu większego udziału w rynku.

36. Zwraca uwagę, że wniosek dotyczący zmiany dyrektywy początkowo ma mieć zastosowanie tylko do pojazdów ciężarowych o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 12 t; zdaniem Komitetu nie ma żadnych przeciwwskazań, aby dyrektywa zaraz po wejściu w życie nie stosowała się do wszystkich pojazdów ciężarowych.

37. Podkreśla, że ze względu na niewspółmierny wzrost towarowego transportu drogowego oraz obowiązujące limity określone w europejskich normach ochrony środowiska przemysł i rzemiosło praktycznie nie mają już możliwości rozwoju. W rezultacie nie tylko cierpi zdrowie społeczeństwa, ale także drastycznie ograniczone są możliwości rozwoju gospodarczego.

38. Zwraca uwagę na to, że zwłaszcza objazdy powodują nadmierne obciążenie pojedynczych korytarzy transportowych i w wyniku różnego obciążenia kosztami w niedopuszczalny sposób zakłócają konkurencję w UE.

39. Wzywa w związku z tym instytucje UE do podjęcia wszelkich środków regulacyjnych w celu zagwarantowania porównywalności kosztów korzystania z infrastruktury we

wszystkich korytarzach transportowych, co na stałe położy kres objazdom, przy uwzględnieniu potrzeb rynku oraz rozwoju danych obszarów w analizie stanu i przepustowości poszczególnych dróg.

40. Dla informacji odsyła do zawartych w załączniku wykresów dotyczących transalpejskiego transportu towarowego, które wyraźnie pokazują różnice w wysokości opłat za korzystanie z infrastruktury w ważnych korytarzach transportowych we Francji, Szwajcarii i Austrii.

Ograniczenie hałasu kolejowego

41. Podziela zdanie Komisji, że powinny zostać przyjęte środki zmierzające do ograniczenia hałasu powodowanego przez towarowy transport kolejowy i przyjmuje z zadowoleniem środki zaproponowane przez Komisję. W szczególności wymiana hamulców w istniejącym taborze na hamulce o niższym poziomie hałasu daje nadzieję na wysoką skuteczność przy stosunkowo niskich kosztach. Wzywa do włączenia do specyfikacji technicznej interoperacyjności dla emisji hałasu przez pojazdy szynowe (TSI-Noise) również wartości granicznych hałasu dla istniejących pojazdów i ram czasowych dla modernizacji. Prosi Komisję o sprawdzenie, czy należy również zbadać i określić wartości graniczne dla ewentualnych szkodliwych substancji uwalnianych przy ścieraniu klocków hamulcowych, aby uniknąć długofalowych szkód powodowanych przez te substancje na odcinkach wzdłuż torów kolejowych. Prosi, aby Komisja zwróciła uwagę na fakt, że dzięki nowoczesnym procedurom operacyjnym i środkom infrastrukturalnym zwiększającym przepustowość można osiągnąć sytuację, że pociągi będą rzadziej musiały hamować przy wykorzystaniu hamulców ciernych. W ten sposób można jeszcze bardziej zwiększyć wydajność energetyczną transportu szynowego i jeszcze bardziej ograniczyć emisję hałasu oraz ścieranie.

Bruksela, 12 lutego 2009 r.

Przewodniczący
Komitetu Regionów
Luc VAN DEN BRANDE