

Opinia Europejskiego Komitetu Regionów – Możliwości sektora kolejowego w zakresie realizacji priorytetów polityki UE

(2020/C 79/04)

Sprawozdawca: Pascal MANGIN (FR/EPL), członek rady regionu Grand Est

ZALECENIA POLITYCZNE

EUROPEJSKI KOMITET REGIONÓW

1. Podkreśla wkład sektora kolejowego, a w szczególności potencjał regionalnych i lokalnych linii kolejowych pod tym względem, w realizację szeregu nadrzędnych priorytetów unijnej polityki, tj. dekarbonizacji i łagodzenia zmiany klimatu, spójności terytorialnej, gospodarczej i społecznej, rynku wewnętrznego oraz swobodnego przepływu osób i towarów, a także zrównoważonej mobilności.
2. Podkreśla rolę sieci transportowej jako podstawy funkcjonowania gospodarki UE oraz potencjał sieci kolejowej pod względem łączenia głównych szlaków transportowych z peryferyjnymi regionami i terytoriami Unii, a także pod względem wkładu w ekologizację dystrybucji logistycznej w UE w oparciu o promowanie przejścia z dalekobieżnego transportu drogowego towarów na kolejowy. Podkreśla, że w tym kontekście, oprócz zdecydowanego wspierania sieci o znaczeniu priorytetowym, nie należy pomijać roli pomocniczych linii regionalnych.
3. Wskazuje na możliwości, jakie oferuje sektor kolejowy pod względem stabilnego zatrudnienia wykwalifikowanych pracowników przy równomiernym rozmieszczeniu miejsc pracy na terytorium UE, oraz na pozytywne skutki uboczne dla innych sektorów gospodarki.
4. Apeluje o podjęcie działań mających na celu dalszą optymalizację tego wkładu w kontekście Europejskiego Zielonego Ładu, w reakcji na obawy obywateli w tych dziedzinach.
5. Podkreśla znaczenie multimodalności dla zrównoważonego unijnego systemu mobilności – wykorzystującego zalety każdego z rodzajów transportu – oraz potrzebę podejmowania ciągłych wysiłków na rzecz zapewnienia równych warunków działania, zwłaszcza poprzez internalizację kosztów zewnętrznych.
6. Zauważa, że koleje mogą stać się najistotniejszym składnikiem mobilności. Będą one musiały całkowicie otworzyć się na cyfryzację i automatyzację w celu zapewnienia obsługi transportu do ostatniego etapu włącznie w sektorze pasażerskim i towarowym i tym samym przyczynienia się do przejścia na bardziej zrównoważony system transportu.
7. Apeluje do Komisji Europejskiej, by zapewniła należyte wdrożenie istniejących ram regulacyjnych dla sektora kolei.
8. Wskazuje na rolę dworców kolejowych jako nośników kultury i ośrodków usługowych oraz na sukces programów na rzecz podróży koleją, takich jak #DiscoverEU, w promowaniu kultury i dziedzictwa UE.

Spójność terytorialna

9. Zauważa, że władze lokalne i regionalne nie tylko odpowiadają za usługi transportu publicznego na swoich terytoriach, lecz ich zadaniem jest także wspieranie większej spójności terytorialnej między obszarami wiejskimi a miejskimi. W kontekście zobowiązań Unii wynikających z porozumienia paryskiego władze lokalne i regionalne wdrażają rozwiązania na rzecz bardziej zrównoważonego sektora transportu, które będą miały zasadnicze znaczenie dla osiągnięcia celu, jakim jest zrównoważona Europa do 2030 r.

10. Uważa, że koleje mają do odegrania ważną rolę w realizacji szeregu nadrzędnych priorytetów unijnej polityki oraz w kontekście rozpoczęcia realizacji celów zrównoważonego rozwoju poprzez nowy Europejski Zielony Ład określony w wytycznych politycznych przewodniczącej Komisji Europejskiej Ursuli von der Leyen. W szczególności koleje wnoszą wkład w zmniejszenie dysproporcji między miastami a obszarami podmiejskimi, a także między obszarami wiejskimi i miejskimi.

11. W swojej opinii CDR 18/2017 zwrócił uwagę na konieczność stworzenia niezbędnej infrastruktury w regionach, w których sektor kolejowy jest słabiej rozwinięty, tak aby obywatele i przedsiębiorstwa mogli korzystać z tego rodzaju transportu na identycznych warunkach jak w pozostałej części UE, z myślą o stworzeniu jednolitego europejskiego obszaru kolejowego, o ile nie ma rozwiązań transportowych bardziej zrównoważonych i ogólnie mniej kosztownych dla użytkowników i szerszej społeczności.

12. Zauważa, że podczas gdy zgodnie z obecnymi celami polityki korytarze sieci bazowej i kolejowe korytarze towarowe powinny stanowić główne osie rozwoju intermodalności w całej UE, w sprawozdaniu z badań dotyczących przesunięcia międzygałęziowego sporządzonym przez Komisję TRAN Parlamentu Europejskiego podkreślono, że sieć połączeń nie jest równomiernie rozłożona w regionach UE. W sprawozdaniu podkreślono zwłaszcza konieczność zapewnienia na całym terytorium UE tych samych możliwości przyłączenia do sieci kolejowej „zgodnie z zasadą spójności i dostępności [...] oraz w oparciu o jasne wskaźniki odnoszące się do poziomów zapotrzebowania i uwarunkowań społeczno-gospodarczych obsługiwanego obszaru” (1). Aby osiągnąć cel, jakim jest zapewnienie odpowiedniej łączności w Europie, na szczeblu europejskim należy finansować nie tylko korytarze sieci bazowej, ale również korytarze sieci pomocniczej.

13. Podkreśla znaczenie transgranicznych połączeń kolejowych, w tym połączeń o znaczeniu regionalnym. Z uwagi na ich szczególnie wkład w spójność terytorialną UE powinna mieć je na uwadze, w tym poprzez wspieranie ich za pośrednictwem programów UE.

Spójność gospodarcza i społeczna

14. Odnotowuje, w odniesieniu do spójności, że zatrudnienie w sektorze kolejowym jest silnie rozproszone w regionach UE począwszy od stanowisk operatorów i zarządców infrastruktury oraz dostawców i producentów, a skończywszy na świadczących usługi z dziedziny konserwacji oraz bezpieczeństwa i ochrony. Zatrudnienie w sektorze szacowane jest w badaniach na 2,3 mln osób lub 4 mln przy uwzględnieniu szerszego oddziaływania gospodarczego (2). Ze względu na zobowiązania zarówno sektorowe, jak i operacyjne, sektor kolejowy jest społecznie odpowiedzialnym pracodawcą, który promuje rozwój pracowników z odpowiednimi umiejętnościami i stanowi katalizator zrównoważonego wzrostu gospodarczego na szczeblu lokalnym, krajowym i unijnym.

15. Apeluje o ścisłe partnerstwo między Komisją a sektorem kolejowym w celu rozwiązania problemów związanych ze szkoleniem, rekrutacją i atrakcyjnością zawodów w sektorze kolejowym, zwłaszcza z myślą o ludziach młodych, a także o uznanie na szczeblu europejskim kontrolerów za funkcjonariuszy publicznych i wprowadzenie sankcji w krajowych kodeksach karnych w celu ograniczenia agresji, na jaką są narażone te osoby.

16. Zauważa, że w związku z postępującą cyfryzacją i automatyzacją sektora kolejowego będzie w nim rosło zapotrzebowanie na specjalistów z dziedziny technologii informacyjno-komunikacyjnych i cyberbezpieczeństwa. Takie zmiany będą mieć pozytywne efekty uboczne w innych sektorach gospodarki, gdyż jedno miejsce pracy utworzone w sektorze kolejowym będzie skutkowało powstaniem 0,52 miejsca pracy w innych sektorach, głównie w MŚP (3).

17. Odnotowuje, że sektor kolejowy jest również dotknięty niedoborem umiejętności, a w niektóre jego segmenty borykają się zmieniającym się zapotrzebowaniem na umiejętności w kontekście cyfryzacji i automatyzacji (4).

18. Wskazuje na korzyści płynące ze zorganizowanych programów dla stażystów w sektorze kolejowym – w odniesieniu do zarówno do istniejących, jak i nowo powstających zawodów w tym sektorze – które można ustanawiać we współpracy z organizatorami kształcenia zawodowego i szkołami średnimi i które mogą być wspierane przez unijne fundusze na rzecz podnoszenia umiejętności/przekwalifikowania w kontekście przejścia do większej cyfryzacji i automatyzacji niektórych zawodów (5).

(1) [http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2018/629182/IPOL_STU\(2018\)629182_EN.pdf](http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2018/629182/IPOL_STU(2018)629182_EN.pdf)

(2) ERRAC (Europejski Komitet Doradczy ds. Badań w dziedzinie Kolejnictwa): https://errac.org/wp-content/uploads/2019/03/122017_ERRAC-RAIL-2050.pdf.

(3) <http://www.esce.at/ecodev/wp-content/uploads/2016/04/2013-Der-%C3%B6konomische-Fu%C3%9Fabdruck-des-Systems-Bahn-Folder.pdf>

(4) https://ec.europa.eu/transport/modes/rail/market/market_monitoring_en

(5) <http://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-15431-2017-INIT/pl/pdf>.

19. Podkreśla, że istotnym aspektem jest niski udział kobiet w zatrudnieniu w sektorze kolejowym. Według badania RMMS z 2019 r. ⁽⁶⁾ odsetek kobiet zatrudnionych w tym sektorze waha się od 8 do 49 % w całej UE, przy czym tylko w czterech państwach członkowskich przekracza 30 %. Zwiększenie atrakcyjności zawodów sektora kolejowego w UE dla kobiet mogłoby pomóc w złagodzeniu problemów z naborem. Komitet Regionów wskazuje na efekty działalności unijnej platformy na rzecz zmian i sporządzony przez jej uczestników wykaz dobrych praktyk ⁽⁷⁾ w zakresie radzenia sobie z takimi zaburzeniami równowagi. Niezbędne jest połączenie środków podejmowanych przez przedsiębiorstwa ze środkami na szczeblu sektorowym i działaniami politycznymi.

Szczególna rola dworców pasażerskich jako platform kultury

20. Powtarza główne przesłanie swojej opinii CDR 185/2018 ⁽⁸⁾ i wskazuje na rolę dworców w tym kontekście, zauważając, że „różnorodne formy dziedzictwa kulturowego to cenne dobro Europy – narzędzie o potencjalnie dużym efekcie mnożnikowym zwiększające spójność i zrównoważenie regionów w UE oraz wzmacniające tożsamość w danym regionie i w całej Europie. Jest ono zwłaszcza ucieleśnieniem hasła przewodniego UE: »Zjednoczeni w różnorodności«”.

21. Zauważa, że dworce nie tylko służą przewozowi pasażerów, lecz są również ważnymi nośnikami kultury i tworzą rozległą sieć kontaktów zewnętrznych. W związku z tym doskonale nadają się do upowszechniania kultury i umożliwiania dostępu do niej szerszym grupom społecznym, przyczyniając się do poprawy jakości życia i spójności społecznej. Dotyczy to w szczególności średniej wielkości miast, w których dworce stanowią źródło niewykorzystanego potencjału jako ośrodki kultury będące alternatywą dla muzeów czy festiwali.

22. Zachęca w związku z tym zarządców dworców oraz władze lokalne i regionalne do wspierania inicjatyw kulturalnych na dworcach oraz do optymalnego wykorzystania istniejących programów, takich jak nagroda UE w dziedzinie architektury współczesnej ⁽⁹⁾, ewentualna współpraca z Europejskim Szlakiem Dziedzictwa Przemysłowego (ERIH) w propagowaniu wiedzy na temat dziedzictwa kulturowego i różnorodności UE ⁽¹⁰⁾, Europejska Sieć Kreatywnych Hubów, obejmująca pewną liczbę przekształconych dworców, nominacje do nagród UE w dziedzinie architektury współczesnej oraz unijny program „Kreatywna Europa”, który jest dostępny dla projektów angażujących więcej niż trzy państwa członkowskie pragnące promować określone aspekty swojej kultury.

23. Uważa, że obecny sukces programu #DiscoverEU ⁽¹¹⁾ nie powinien być traktowany jako pewnik. Program ten umożliwił 30 tys. młodych Europejczyków bezpłatną podróż koleją przez okres od jednego dnia do jednego miesiąca. KR proponuje zatem wystąpienie ze wspólną inicjatywą łączącą program #DiscoverEU Komisji Europejskiej, sektor kolejowy i KR, która mogłaby mieć na celu powiązanie podróży odbywanych przez młodych ludzi w ramach programu Interrail z programem wydarzeń w miastach i regionach koncentrującym się na lokalnych dworcach kolejowych i ich otoczeniu z punktu widzenia kultury lub na technicznych wizytach w terenie, dzięki którym młodzież dowiedziałaby się więcej o kolei.

24. Przypomina o rosnącej popularności nocnych połączeń kolejowych, zwłaszcza wśród ludzi młodych, a także o potrzebie ponownego uruchomienia tych usług na niektórych głównych trasach europejskich w kontekście transformacji ekologicznej. Zauważa, że edycja międzynarodowego festiwalu sztuki Europolia z 2021 r. będzie poświęcona wpływowi kolei na sztukę, i sugeruje, by przy tej okazji podkreślić znaczenie nocnych połączeń kolejowych i potrzebę ich ponownego uruchomienia. Zachęca również koleje do zwiększenia wkładu w zrównoważoną turystykę poprzez zacieśnienie współpracy z biurami podróży i innymi rodzajami transportu.

Europejski Zielony Ład

25. Zauważa, że UE niejednokrotnie potwierdzała dążenie do tego, by jej sektory przemysłu stały się światowymi liderami w dziedzinie innowacji, cyfryzacji i dekarbonizacji. Dekarbonizacja i łagodzenie zmiany klimatu zostały uznane za pierwsze spośród priorytetów programu politycznego nowej Komisji w ramach jej Europejskiego Zielonego Ładu. Dlatego też pilnie potrzebne są nowatorskie i wyważone wnioski Komisji, które powinny zostać przedstawione w ciągu stu dni po rozpoczęciu przez nią nowej kadencji. Komisja powinna wskazać w nich, jakie środki finansowe są potrzebne do osiągnięcia celów w zakresie dekarbonizacji.

26. Odnotowuje nasilające się ruchy społeczne, takie jak „flight shaming” (potępienie podróży samolotem) czy strajki dla klimatu oraz wyraża przekonanie, że mogą one przyczynić się do zmiany środka transportu tylko w przypadku gdy koleje zaoferują prawdziwą alternatywę dla bardziej zanieczyszczających rodzajów transportu po przystępnej cenie. Zależy to od wkładu władz lokalnych i regionalnych oraz organów publicznych, lecz także od zdolności sektora do działania w sposób jeszcze bardziej przyjazny dla środowiska.

⁽⁶⁾ https://ec.europa.eu/transport/modes/rail/market/market_monitoring_en

⁽⁷⁾ https://ec.europa.eu/transport/themes/social/women-transport-eu-platform-change_en

⁽⁸⁾ Komisja Polityki Społecznej, Edukacji, Zatrudnienia, Badań Naukowych i Kultury.

⁽⁹⁾ https://ec.europa.eu/programmes/creative-europe/actions/architecture-prize_en

⁽¹⁰⁾ <https://www.erih.net/>

⁽¹¹⁾ https://europa.eu/youth/discovereu_pl

Efektywność środowiskowa i wdrożenie zasady „zanieczyszczający płaci”

27. Stwierdza, że sektor transportu odpowiada za 27 % emisji gazów cieplarnianych w UE. Obecne ambicje polityczne Unii są określone w strategii na rzecz mobilności niskoemisyjnej, którą Komisja przyjęła w 2016 r., po czym nastąpiło przyjęcie trzech ustawodawczych „pakietów dotyczących mobilności”. Poziomy emisji w sektorze kolejowym są zdecydowanie najniższe ze wszystkich rodzajów transportu. Ponadto kolej to jedyny rodzaj transportu, z którego emisje maleją ⁽¹²⁾, mimo wzrostu wielkości przewozów.

28. Wskazuje na badanie przeprowadzone w 2019 r. przez CE Delft ⁽¹³⁾ dotyczące internalizacji kosztów zewnętrznych. Wynika z niego, że kolej osiąga doskonałe wyniki pod względem pokrywania swoich zmiennych kosztów infrastruktury i efektów zewnętrznych, takich jak zanieczyszczenie powietrza, emisja CO₂ i hałas za pomocą opłat, a notowany przez nią niedobór pokrycia kosztów w euro w przeliczeniu na pasażerokilometr lub tonokilometr jest mniejszy niż w przypadku innych rodzajów transportu.

29. Uważa, że efektywność środowiskowa kolei mogłaby być nawet większa, gdyby koleje wyeliminowały swoje główne niedociągnięcia poprzez bardziej systematyczne wprowadzanie dłuższych i cięższych pociągów towarowych, użycie cichszych pociągów, stwarzanie zachęt do modernizacji wagonów przez wyposażanie ich w kompozytowe wstawki hamulcowe oraz przez wykorzystanie czystszej i efektywnej energii.

30. Uważa, że koleje powinny również intensywnie pracować nad alternatywami dla produktów szkodliwych, takich jak glifosat czy krezot, używanych na wielu kilometrach torów.

31. Z zadowoleniem przyjmuje fakt, że główni operatorzy kolejowi zobowiązali się do osiągnięcia neutralności klimatycznej do 2050 r., lecz uważa, że ten cel można osiągnąć wcześniej.

32. Uważa, że ustawodawcy mogą przyczynić się do osiągnięcia tego celu przez wdrożenie zasady „zanieczyszczający płaci”. Komitet Regionów przypomina swoją opinię CDR 18/2017 ⁽¹⁴⁾, w której stwierdza, że „wszystkie rodzaje transportu powinny przyczynić się do pokrywania generowanych przez nie kosztów zewnętrznych, w zależności od produkowanych zanieczyszczeń, zgodnie z zasadą »zanieczyszczający płaci«” oraz że „priorytetowo należy traktować rozwiązania w zakresie zmiany transportu w kierunku mobilności niskoemisyjnej, np. poprzez ponowne przemyślenie istniejących ukrytych lub jawnych dotacji dla transportu drogowego”.

33. Apeluje o dokonanie przeglądu obecnych zwolnień z VAT przewidzianych w dyrektywie Rady 2006/112/WE ⁽¹⁵⁾, na mocy której wszystkie państwa członkowskie stosują zwolnienia z VAT w odniesieniu do transgranicznego ruchu lotniczego, lecz nie do transgranicznego ruchu kolejowego. Zmiany w dyrektywie umożliwiłyby państwom członkowskim stosowanie stawek VAT w odniesieniu do transgranicznych usług przewozu osób w bardziej zrównoważony sposób. W tym kontekście zwraca uwagę na europejską inicjatywę obywatelską „Koniec zwolnienia od podatku za paliwo lotnicze w Europie” ⁽¹⁶⁾. Przyjmuje również do wiadomości zobowiązania podjęte przez Fransa Timmermansa, wiceprzewodniczącego wykonawczego do spraw Europejskiego Zielonego Ładu, dotyczące konieczności dokonania przeglądu tego, jak pod względem podatkowym traktowane są niektóre paliwa transportowe, aby zapewnić lepsze dostosowanie do unijnych celów w dziedzinie klimatu.

34. W odniesieniu do przeglądu dyrektywy w sprawie opodatkowania energii (2003/96/WE) ⁽¹⁷⁾ zapowiedzianego przez przewodniczącą Ursulę von der Leyen, apeluje o wycofanie obowiązkowych zwolnień od podatku w odniesieniu do lotnictwa i żeglugi morskiej (przy czym takie zwolnienia są fakultatywne w przypadku produktów energetycznych i energii elektrycznej wykorzystywanych do przewozu towarów i osób koleją, metrem, tramwajem itp.), co ma dodatkowo zachęcać do przesunięcia międzygałęziowego w kierunku bardziej zrównoważonych rodzajów transportu.

Atrakcyjność kolei i przesunięcie międzygałęziowe

35. Uważa, że przesunięciu międzygałęziowemu sprzyjałoby zwiększenie niezawodności kolei i wygody korzystania z niej. Dworce stanowią ważny element wygody podróży. Również osoby o ograniczonej możliwości poruszania się powinny skorzystać z poprawionej jakości obsługi w pociągu i na dworcu. Ponieważ pasażerowie coraz częściej poszukują rozwiązań w zakresie transportu zgodnych z zasadą zrównoważonego rozwoju, dalekobieżne pociągi nocne stanowią coraz bardziej wiarygodne rozwiązanie. Sektor kolejowy (przedsiębiorstwa kolejowe i zarządcy infrastruktury) może wspierać ten trend i oferować atrakcyjne ceny, wygodne wagony i odpowiednie trasy pociągów.

⁽¹²⁾ https://www.eea.europa.eu/data-and-maps/daviz/share-of-transport-ghg-emissions-1#tab-chart_1
https://www.eea.europa.eu/data-and-maps/daviz/specific-co2-emissions-per-tonne-2#tab-chart_1

⁽¹³⁾ <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/studies/internalisation-state-of-play-isbn-978-92-76-01413-3.pdf>

⁽¹⁴⁾ Dz.U. C 342 z 12.10.2017, s. 57.

⁽¹⁵⁾ Dyrektywa 2006/112/WE Rady z dnia 28 listopada 2006 r. w sprawie wspólnego systemu podatku od wartości dodanej (Dz.U. L 347 z 11.12.2006, s. 1).

⁽¹⁶⁾ <https://www.fairose.eu/>

⁽¹⁷⁾ Dyrektywa Rady 2003/96/WE z dnia 27 października 2003 r. w sprawie restrukturyzacji wspólnotowych przepisów ramowych dotyczących opodatkowania produktów energetycznych i energii elektrycznej (Dz.U. L 283 z 31.10.2003, s. 51).

36. Zauważa, że kolej oferuje korzystne połączenie szybkości, bezpieczeństwa, wygody i efektywności, w tym środowiskowej. Niemniej na transport drogowy przypada 50 % przewozu towarów, a na kolej 12 %. W przypadku przewozu osób, mimo pewnego postępu w ostatnich latach, udział rynkowy kolei średnio wynosi nadal poniżej 10 %. Władze lokalne i regionalne mają do odegrania ważną rolę w dyskusjach na temat finansowania i rozwiązań angażujących zarówno podmioty publiczne, jak i prywatne, aby zapewnić atrakcyjne świadczenie usług transportowych. Dlatego KR wzywa Komisję Europejską, by promowała autostrady kolejowe i zachęcała do finansowania ze środków publicznych ich terminali i taboru kolejowego jako zoptymalizowanego wariantu przesunięcia międzygałęziowego, który może znacząco przyspieszyć dekarbonizację transportu towarowego.

Cyfryzacja, innowacje i polityka branżowa

37. Jest zdania, że doświadczenia dwóch wielkich operatorów kolejowych – francuskiego i niemieckiego – dowodzą, że koleje powinny ponownie skoncentrować się na swojej działalności podstawowej – kolei ciężkiej. Odpowiednia strategia branżowa połączona z cyfryzacją pomoże umieścić na torach więcej pociągów.

38. W związku z cyfryzacją zaleca, co następuje:

- Europejski System Zarządzania Ruchem Kolejowym (ERTMS) należy wdrożyć w szybkim tempie, aby połączyć większą przepustowość z większym bezpieczeństwem transportu,
- cyfryzację należy rozwijać na poziomie intermodalnym, aby zoptymalizować efektywność sektora transportowego jako całości. Szczególną uwagę należy zwrócić na usługi dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się i osób z jakimkolwiek rodzajem niepełnosprawności (fizycznej, sensorycznej lub intelektualnej),
- by zwiększyć dbałość o klienta i zaoferować pasażerom wydajne połączenia danych i dostęp do internetu o dużej szybkości, należy w pełni wykorzystać potencjał technologii 5G,
- „cyfrowe pociągi towarowe” powinny szybko trafić na tory. Pociągi takie będą gromadzić informacje o stanie towaru i samego pociągu (temperatura, wstrząsy, alerty bezpieczeństwa itp.) oraz udostępniać je pokładowym i przytorowym urządzeniom kontrolnym,
- szybki rozwój prowadzonych z wyprzedzeniem działań konserwacyjnych w odniesieniu do zarówno taboru, jak i infrastruktury dzięki wdrożeniu na dużą skalę zdalnych bezprzewodowych czujników (internet rzeczy) w celu wykrywania zmian temperatur, ciśnienia, drgań, alertów bezpieczeństwa w punktach krytycznych i w czasie rzeczywistym, automatyczne gromadzenie i organizowanie danych z wszystkich czujników, natychmiastową analizę przez zautomatyzowane oparte na sztucznej inteligencji.

39. Podkreśla, że potencjał zintegrowanych systemów biletowych i mobilności jako usługi zależy od tego, czy operatorzy transportowi zapewnią łatwy dostęp do swoich danych reszcie ekosystemu. Należy ustanowić wytyczne na szczeblu unijnym, zachęcające koleje do dalszego otwierania swoich danych. Mogą one przyczynić się do rozwoju inteligentnych miast. Równoległe władze lokalne i regionalne powinny rozwijać nowe kompetencje w zakresie generowania danych publicznych, ich wymiany i zarządzania nimi.

40. Podkreśla, że zintegrowane systemy biletowe muszą być zgodne ze sobą nawzajem, co ograniczy ryzyko rozdrobnienia rynku wewnętrznego.

41. Jest zdania, że – mając na uwadze znaczny wpływ cyfryzacji i automatyzacji na procesy i usługi odbywające się i świadczone z udziałem władz lokalnych i regionalnych w nadchodzących latach – zasadnicze znaczenie ma zapewnienie następcy Wspólnego Przedsięwzięcia Shift2Rail w kolejnych WRF. Każdy z partnerów, tak UE jak i sektor kolejowy, będzie musiał kontynuować wysiłek finansowy, a kolej powinna potraktować to jako okazję do rozwinięcia większej liczby projektów angażujących wielu partnerów na skalę europejską z udziałem MŚP.

42. Zauważa, że w zamian Wspólne Przedsięwzięcie Shift2Rail będzie musiało spełnić pokładane w nim nadzieje dotyczące: ograniczenia o 50 % kosztu całego cyklu życia systemu kolejowego (budowa, eksploatacja i odnowa infrastruktury oraz taboru), podwojenia przepustowości systemu kolejowego, poprawy punktualności i niezawodności przewozów kolejowych o 50 %, usunięcia pozostałych przeszkód pod względem interoperacyjności i efektywności oraz ograniczenia negatywnych skutków zewnętrznych, takich jak hałas, drgania i emisje. Będzie też musiało dążyć do zapewnienia powszechnej dostępności, wykraczając poza obowiązujące obecnie w tym względzie przepisy krajowe.

Konkurencja w obrębie rodzaju transportu

43. Odnotowuje, że korzyści netto z dalszego otwarcia rynku, zwiększenia otwartości zamówień prowadzących do zawarcia umów o świadczenie usług publicznych oraz dalszego rozdziału działalności szacuje się na od 18 do 32 mld EUR w latach 2019–2034. W związku z tym KR apeluje do Komisji i Agencji Kolejowej Unii Europejskiej o zapewnienie należytego wdrożenia 4. pakietu kolejowego, tak by uzyskać korzyści płynące z otwarcia rynku i uproszczenia zasad.

44. Zauważa, że uprawniony organ lub uprawnione organy, które zawarły umowę o świadczenie usług publicznych, mogą ubiegać się o przeprowadzenie badania równowagi gospodarczej przez organ regulacyjny w celu zapewnienia, aby nowa usługa kolejowa nie zagrażała już istniejącej usłudze publicznej. Wzmocnienie organów regulacyjnych ma także zasadnicze znaczenie dla lepszego funkcjonowania ekosystemu kolejowego, co oznacza również zagwarantowanie ich niezależności i uprawnień.

45. Zauważa, że władze lokalne i regionalne są również ważnym podmiotem na rynku taboru i mogą pomóc nowym operatorom w uzyskaniu dostępu do taboru. Powinien temu towarzyszyć bardziej dynamiczny rynek używanego taboru zarówno pasażerskiego, jak i towarowego, na szczeblu UE. Odpowiedzialność pod tym względem spoczywa na przedsiębiorstwach kolejowych o ugruntowanej pozycji na rynku, gdyż są głównymi właścicielami taboru.

Intermodalność/Multimodalność

46. Podkreśla, że coraz większe znaczenie dla całego systemu kolejowego będzie miało myślenie w kategoriach mobilności, a nie tylko transportu kolejowego. Pasażerowie na terytorium UE oczekują obecnie multimodalnych usług „od drzwi do drzwi” i chętnie eksperymentują z nowymi rodzajami transportu (wspólne korzystanie z samochodu, hulajnogi elektryczne, transport publiczny itd.). Dzięki pełnemu uwzględnieniu koncepcji mobilności jako usługi oraz możliwości integracji z innymi rodzajami transportu do ostatniego etapu włącznie, kolej mogłaby zwiększyć swój udział w rynku.

47. Zauważa, że za czasów Komisji pod przewodnictwem Jeana-Claude'a Junckera rozważano budowę europejskiej tożsamości w dziedzinie mobilności. KR pragnie, aby nowa Komisja nadal analizowała techniczne i prawne możliwości wprowadzenia tej koncepcji w życie. Stanowi ona bardzo ambitny i skomplikowany projekt, w ramach którego niepowtarzalne urządzenie/karta łączy w sobie:

- informacje profilowe, w tym dane dotyczące osób o ograniczonej możliwości poruszania się i praw jazdy,
- sposób płatności i bilet niepapierowy dla wszystkich rodzajów transportu,
- rachunek, na który wpływałyby odszkodowania za naruszenia praw pasażera,
- narzędzie obliczania śladu węglowego mobilności użytkownika.

48. Apeluje do Komisji o podjęcie działań w związku z barierami, które wymagają ograniczenia, zwłaszcza jeśli chodzi o gwarancje dla pasażerów na wypadek utraty połączeń czy udzielanie informacji. W szczególności pasażerowie podróżujący koleją z przesiadkami pomiędzy różnymi państwami członkowskimi często nie są tak świadomi swoich praw jak np. osoby korzystające z samolotu.

49. Uważa, że inwestycje w kolejowe przewozy towarowe powinny skupiać się na wąskich gardłach na ostatnich etapach transportu. Dotyczy to nie tylko węzłów miejskich, lecz także połączeń kolejowych w portach. W planowaniu przepustowości przewozy towarowe należy traktować priorytetowo. Ponadto KR wzywa do zwiększenia europejskich źródeł finansowania przeznaczonego na rozwój intermodalnych węzłów transportowych i tworzenie węzłów, które wymagają inwestycji na dużą skalę.

50. Wyraża ubolewanie, że nie udało się ukończyć negocjacji międzyinstytucjonalnych dotyczących dyrektywy w sprawie transportu kombinowanego (92/106/EWG) ⁽¹⁸⁾ przed wznowieniem pracy instytucji w 2019 r., i ma nadzieję, że wspomniane negocjacje zostaną wznowione od jesieni 2019 r.

51. Uważa, że należy rozważyć możliwość ogólnego wyłączenia grupowego dla inwestycji w intermodalne platformy logistyczne. Byłby to ważny środek upraszczający dla władz lokalnych i regionalnych. Warunkiem wstępnym takiego zwolnienia jest jednak wstrzymanie się przez kolej od subsydiowania skrośnego. Pomoże to przekonać decydentów, że zasady pomocy państwa powinny nadal promować kolej w przeciwieństwie do bardziej zanieczyszczających rodzajów transportu, zgodnie ze wspólnotowymi wytycznymi dotyczącymi pomocy państwa na rzecz przedsiębiorstw kolejowych z 2008 r. ⁽¹⁹⁾.

Bezpieczeństwo i ochrona kolei

52. Podkreśla, że bezpieczeństwo stanowi część DNA kolei i można je dalej poprawiać równoległe z niezbędnymi udoskonaleniami w zakresie interoperacyjności. ATO, ERTMS, konserwacja zapobiegawcza i cyberbezpieczeństwo będą stanowić cyfrową formę tego doskonalenia, tak samo jak eliminacja przejazdów kolejowych;

⁽¹⁸⁾ Dyrektywa Rady 92/106/EWG z dnia 7 grudnia 1992 r. w sprawie ustanowienia wspólnych zasad dla niektórych typów transportu kombinowanego towarów między państwami członkowskimi (Dz.U. L 368 z 17.12.1992, s. 38).

⁽¹⁹⁾ <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=C:2008:184:0013:0031:PL:PDF>

Handel

53. Podkreśla znaczenie zrównoważonego podejścia do dziesięciu konkretnych działań w stosunkach z Chinami, przedstawionych Radzie Europejskiej w marcu 2019 r. (UE-Chiny – perspektywa strategiczna) ⁽²⁰⁾.

54. Popiera wyrażoną w komunikacie opinię, że potrzebny jest odpowiedni nadzór zapewniający, by istniejące zdolności produkcyjne UE i przyszły potencjał pod względem produkcji wymagającej wysokich kwalifikacji (oraz związane z nimi możliwości zatrudnienia na terytorium UE) nie zostały nadmiernie osłabione przez zakłócenia konkurencji na poziomie międzynarodowym (dostęp do rynków budowlanych, obsługa przewozów kolejowych itd.).

55. Zauważa, (i) że w związku z działaniem 6 określonym w komunikacie w sprawie perspektywy strategicznej wzywa się Parlament Europejski i Radę do przyjęcia przed końcem 2019 r. instrumentu dotyczącego udzielania zamówień publicznych w kontekście międzynarodowym, (ii) że Komisja Europejska sygnalizowała, iż do połowy 2019 r. zostaną opublikowane wytyczne dotyczące udziału zagranicznych oferentów w unijnym rynku zamówień publicznych oraz wprowadzania na ten rynek towarów zagranicznych oraz (iii) że przed końcem 2019 r. Komisja ma określić sposoby likwidacji istniejących luk w prawie UE.

56. W odniesieniu do zamówień publicznych w sektorze kolejowym podkreśla znaczenie stosowania zasady wyboru oferty najkorzystniejszej ekonomicznie, określonej w unijnym pakiecie dotyczącym zamówień publicznych z 2014 r., oraz wzywa Komisję do przedstawienia wytycznych dotyczących stosowania tej zasady. Jednocześnie należy zagwarantować, by zamówienia publiczne uwzględniały w specyfikacji istotnych warunków zamówienia wymogi dotyczące poprawy warunków gospodarczych, społecznych i środowiskowych.

Bruksela, dnia 4 grudnia 2019 r.

Karl-Heinz LAMBERTZ
Przewodniczący
Europejskiego Komitetu Regionów

⁽²⁰⁾ <https://ec.europa.eu/commission/sites/beta-political/files/communication-eu-china-a-strategic-outlook.pdf>