

Wtorek, 13 grudnia 2022 r.

P9_TA(2022)0437

Plan działania na rzecz rozwoju dalekobieżnych i transgranicznych kolejowych przewozów pasażerskich

Rezolucja Parlamentu Europejskiego z dnia 13 grudnia 2022 r. w sprawie planu działania na rzecz rozwoju dalekobieżnych i transgranicznych kolejowych przewozów pasażerskich (2022/2022(INI))

(2023/C 177/05)

Parlament Europejski,

- uwzględniając Zielony Ład i późniejszy pakiet „Gotowi na 55”,
- uwzględniając 4. pakiet kolejowy,
- uwzględniając białą księgę zatytułowaną „Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu” (COM(2011)0144),
- uwzględniając zieloną księgę Komisji z 1995 r. zatytułowaną „Towards fair and efficient pricing in transport: policy options for internalising the external costs of transport in the European Union” [W kierunku uczciwych i efektywnych cen w transporcie – opcje polityki dotyczące internalizacji zewnętrznych kosztów transportu w Unii Europejskiej] (COM(1995)0691),
- uwzględniając dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/882 z dnia 17 kwietnia 2019 r. w wymogów dostępności produktów i usług ⁽¹⁾ (europejski akt prawny w sprawie dostępności),
- uwzględniając komunikat Komisji z dnia 9 grudnia 2020 r. zatytułowany „Strategia na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności – europejski transport na drodze ku przyszłości” (COM(2020)0789),
- uwzględniając dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE z dnia 21 listopada 2012 r. w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego ⁽²⁾,
- uwzględniając rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej i uchylające decyzję nr 661/2010/UE ⁽³⁾ (rozporządzenie w sprawie TEN-T),
- uwzględniając dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1187 z dnia 7 lipca 2021 r. w sprawie usprawnienia środków na rzecz poczynienia postępów w realizacji transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T) ⁽⁴⁾,
- uwzględniając swoją rezolucję z dnia 20 stycznia 2021 r. w sprawie przeglądu wytycznych dotyczących transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T) ⁽⁵⁾,
- uwzględniając swoją rezolucję z dnia 7 lipca 2021 r. w sprawie bezpieczeństwa kolei i sygnalizacji: ocena stanu wdrożenia europejskiego systemu zarządzania ruchem kolejowym (ERTMS) ⁽⁶⁾,
- uwzględniając komunikat Komisji z dnia 10 marca 2020 r. w sprawie nowej strategii przemysłowej dla Europy,
- uwzględniając decyzję Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/2316 z dnia 22 grudnia 2021 r. w sprawie Europejskiego Roku Młodzieży (2022) ⁽⁷⁾,
- uwzględniając rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/782 z dnia 29 kwietnia 2021 r. dotyczące praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym ⁽⁸⁾ (rozporządzenie dotyczące praw pasażerów kolei),

⁽¹⁾ Dz.U. L 151 z 7.6.2019, s. 70.

⁽²⁾ Dz.U. L 343 z 14.12.2012, s. 32.

⁽³⁾ Dz.U. L 348 z 20.12.2013, s. 1.

⁽⁴⁾ Dz.U. L 258 z 20.7.2021, s. 1.

⁽⁵⁾ Dz.U. C 456 z 10.11.2021, s. 47.

⁽⁶⁾ Dz.U. C 99 z 1.3.2022, s. 2.

⁽⁷⁾ Dz.U. L 462 z 28.12.2021, s. 1.

⁽⁸⁾ Dz.U. L 172 z 17.5.2021, s. 1.

Wtorek, 13 grudnia 2022 r.

- uwzględniając badanie Komisji z października 2021 r. zatytułowane „Transgraniczne usługi dalekobieżnego pasażerskiego transportu kolejowego”,
 - uwzględniając art. 54 Regulaminu,
 - uwzględniając sprawozdanie Komisji Transportu i Turystyki (A9-0242/2022),
- A. mając na uwadze, że w nowej kompleksowej strategii na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności przewidziano podwojenie natężenia ruchu kolei dużych prędkości do 2030 r. oraz zwiększenie go o trzy razy do 2050 r.;
- B. mając na uwadze, że w latach 2001–2018 liczba pasażerów kolei dużych prędkości zwiększyła się prawie dwukrotnie, co potwierdza, że w przypadku dostępności odpowiedniej infrastruktury istnieje zapotrzebowanie na kolej dużych prędkości⁽⁹⁾;
- C. mając na uwadze, że porty lotnicze w UE borykają się ze znacznym wzrostem opóźnień⁽¹⁰⁾; mając na uwadze, że przewiduje się znaczny niedobór przepustowości (w przypadku około 1,5 mln lotów do 2040 r.), jeżeli nie zostaną podjęte pilne środki zaradcze⁽¹¹⁾; mając na uwadze, że zatory drogowe kosztują UE około 110 mld EUR rocznie (1 % unijnego PKB)⁽¹²⁾;
- D. mając na uwadze, że kolej dużych prędkości przynosi wiele korzyści, takich jak zmniejszenie liczby ofiar śmiertelnych, zatorów komunikacyjnych i emisji, oraz ma pozytywny wpływ na gospodarkę przez poprawę dostępności, skrócenie czasu podróży i tworzenie możliwości zatrudnienia;
- E. mając na uwadze, że poczyniono ważne kroki legislacyjne prowadzące ku ukończeniu procesu tworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego;
- F. mając na uwadze, że finansowanie urządzeń przytorowych i pokładowych w ramach ERTMS odgrywa kluczową rolę w przyspieszeniu ich wdrażania oraz zwiększeniu bezpieczeństwa i interoperacyjności w całej sieci TEN-T, a jednocześnie przyspiesza ustanowienie prawdziwie interoperacyjnego europejskiego obszaru kolejowego;
- G. mając na uwadze, że ukończenie TEN-T – przy jednoczesnym utrzymaniu potencjału do rozwijania sieci drugorzędnych – ma kluczowe znaczenie dla kierowania się ku bardziej zrównoważonym rodzajom transportu, w szczególności transportowi kolejowemu, oraz dla zwiększenia liczby połączeń multimodalnych między miastami, regionami, obszarami peryferyjnymi i wyspami w UE;
- H. mając na uwadze, że nadal istnieją bariery technologiczne utrudniające interoperacyjność pociągów między państwami UE;
- I. mając na uwadze, że inteligentny multimodalny system biletowy jest jednym z kluczowych instrumentów zachęcających podróżnych do częstszego korzystania ze zrównoważonego transportu kolejowego i multimodalnego; mając na uwadze, że sieć kolejowa i dworce kolejowe mogą odgrywać kluczową rolę w integracji innych rodzajów transportu w połączeniach pierwszej i ostatniej mili;
- J. mając na uwadze, że Europejski Rok Kolei 2021 był okazją do promowania zmiany polegającej na uczynieniu kolei podstawą transportu pasażerskiego w całej Unii, co lepiej służyłoby obywatelom i sprzyjało rozwojowi sieci TEN-T w państwach członkowskich;
- K. mając na uwadze, że Europejski Rok Młodzieży 2022 jest okazją, by wzmocnić ten impet przez działania ukierunkowane na młodzież;
- L. mając na uwadze, że węzły miejskie nie są wystarczająco zintegrowane z obecną siecią TEN-T; mając na uwadze, że brakuje dużo infrastruktury ostatniej mili dla przewozów towarowych i multimodalnych połączeń pasażerskich;
1. z zadowoleniem przyjmuje plan działania Komisji i popiera proponowane założenia, aby zwiększyć atrakcyjność, konkurencyjność i wydajność transportu kolejowego;

⁽⁹⁾ Komisja Europejska, Dyrekcja Generalna ds. Mobilności i Transportu, Transport w UE w liczbach: mały rocznik statystyczny 2021, Urząd Publikacji, 2021 r.

⁽¹⁰⁾ <https://www.eurocontrol.int/press-release/european-aviation-facing-serious-capacity-challenges-now-and-future>

⁽¹¹⁾ <https://www.eurocontrol.int/sites/default/files/2020-01/eurocontrol-nm-user-forum-2020-airport-perspective-schiphol.pdf>

⁽¹²⁾ https://www.eca.europa.eu/lists/ecadocuments/ap19_07/ap_urban_mobility_en.pdf

Wtorek, 13 grudnia 2022 r.

2. z zadowoleniem przyjmuje główne cele tego planu działania, a zwłaszcza:
 - a) uznanie zasadniczej roli kolei w dekarbonizacji mobilności w UE i podjęcie inicjatyw, dzięki którym jednolity europejski obszar kolejowy będzie podstawą niezbędnego przesunięcia międzygałęziowego⁽¹³⁾;
 - b) wkład w tworzenie jednolitego europejskiego obszaru kolejowego, co pomoże udoskonalić rynek wewnętrzny UE, zaspokoić potrzeby obywateli związane z mobilnością i promować społeczno-gospodarczą spójność Unii;
 - c) poprawę jakości sieci połączeń w całej Europie, w tym na obszarach wiejskich, w regionach oddalonych, na wyspach, na obszarach górzystych i w strefach o mniejszej liczbie ludności;
 - d) wzmocnienie łączności z krajami objętymi procesem rozszerzenia i krajami Partnerstwa Wschodniego, w szczególności Ukrainą i Mołdawią;
 - e) poprawę wydajności oraz zapewnienie wysokiej jakości usług transportowych przy jednoczesnym oferowaniu wystarczającej przepustowości transportu i skróceniu czasu podróży po odpowiednich cenach;
 - f) zapewnienie uczciwej konkurencji między operatorami kolejowymi oraz zapewnienie równych warunków konkurencji i komplementarności między rodzajami transportu;
 - g) zapewnienie tego samego poziomu ochrony we wszystkich rodzajach transportu i dalsze wzmocnienie praw pasażerów, co zwiększy atrakcyjność kolei, zwłaszcza wśród młodych ludzi, i zagwarantuje wszystkim równy dostęp przez pełne wdrożenie europejskiego aktu prawnego w sprawie dostępności;
 - h) zapewnienie i promowanie szkoleń, możliwości zmiany i podnoszenia kwalifikacji oraz certyfikacji stosownie do przyszłych potrzeb maszynistów i personelu kolejowego;
 - i) stworzenie ram, które utrudnią drogę dla zwiększenia inwestycji w konkurencyjne usługi dalekobieżnego pasażerskiego transportu kolejowego;
3. z zadowoleniem przyjmuje utworzenie transgranicznych usług pilotażowych oraz wzywa Komisję do jak najszybszego znalezienia środków na realizację tego celu i precyzyjnego określenia harmonogramu z wyszczególnieniem odpowiednich etapów i celów;

Lepsze wdrożenie dorobku prawnego UE w zakresie przewozów kolejowych oraz szybsze zapewnienie interoperacyjności

4. z zadowoleniem przyjmuje przyspieszenie prac nad pełnym wdrożeniem 4. pakietu kolejowego oraz technicznych specyfikacji interoperacyjności;
5. podkreśla, że pełne wdrożenie ERTMS – przez osiągnięcie celów określonych w zmienionym wniosku ustawodawczym dotyczącym rozporządzenia w sprawie TEN-T – pomoże w stworzeniu cyfrowego jednolitego europejskiego obszaru kolejowego oraz zapewni dalszy rozwój przepustowości sieci i bezpiecznych, szybkich i wydajnych transportowych usług kolejowych na potrzeby połączeń dalekobieżnych i transgranicznych;
6. podkreśla, że rozwojowi dalekobieżnych przewozów kolejowych musi towarzyszyć ich integracja z różnymi międzyregionalnymi, regionalnymi, miejskimi i podmiejskimi sieciami kolejowymi oraz innymi rodzajami transportu i TEN-T, a to usprawni mobilność „od drzwi do drzwi”; podkreśla, że będzie to miało kluczowe znaczenie dla zwiększenia atrakcyjności usług kolejowego i multimodalnego transportu pasażerskiego;
7. podkreśla znaczenie szybszej budowy nowych linii kolejowych i dalszego wspierania finalizacji projektów infrastrukturalnych, w tym mostów łączących wyspy z kontynentem, aby zlikwidować braki w połączeniach i poprawić integrację wysp z autostradami morskimi;
8. z zadowoleniem przyjmuje wniosek Komisji dotyczący szybszego wdrażania ERTMS w całej Unii w ramach przeglądu rozporządzenia w sprawie TEN-T oraz ustalenie nieprzekraczalnego terminu likwidacji pozostałości po systemach klasy B;

⁽¹³⁾ Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady Europejskiej, Rady, Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów w sprawie Europejskiego Zielonego Ładu (COM(2019)0640).

Wtorek, 13 grudnia 2022 r.

9. podkreśla, że przewidywalność regulacyjna, obejmująca specyfikacje techniczne dotyczące interoperacyjności, jest kluczem do pobudzenia inwestycji ze strony podmiotów publicznych i prywatnych niezbędnych do osiągnięcia celów wdrażania ERTMS i interoperacyjności na szczeblu unijnym i krajowym;
10. podkreśla, że trzeba zsynchronizować wdrażanie systemów urządzeń przytorowych i jednostek pokładowych oraz poprawić zarządzanie ERTMS zarówno na szczeblu krajowym, jak i unijnym, łącznie z uproszczeniem i przyspieszeniem procedur;
11. podkreśla potrzebę szybkiego, wystarczającego i skutecznego finansowania inwestycji, z udziałem właściwych organów, co umożliwi jak najszybsze wdrożenie jednostek pokładowych ERTMS i innych norm TSI⁽¹⁴⁾ w usługach publicznych;
12. pochwała rolę Agencji Kolejowej Unii Europejskiej (ERA), która jest jednym z filarów unijnej polityki kolejowej; zwraca uwagę, że ERA musi być odpowiednio finansowana, aby mogła przyczynić się do realizacji celów związanych z ukończeniem TEN-T, zwłaszcza na odcinkach transgranicznych;
13. apeluje do Komisji i państw członkowskich o podjęcie odpowiednich inicjatyw na rzecz dalszego zwiększenia atrakcyjności inwestowania w ERTMS;
14. apeluje o działanie na rzecz rozszerzenia skoordynowanych rozkładów jazdy, które zostały już wprowadzone w niektórych państwach członkowskich, na całą UE, aby ułatwić wszystkim obywatelom UE podróże międzynarodowe i je usprawnić;

Udoskonalona infrastruktura kolejowych przewozów pasażerskich

15. uważa, że terminowe ukończenie multimodalnych i w pełni zintegrowanych korytarzy sieci bazowej TEN-T do 2030 r. będzie pierwszym krokiem do dalszej integracji sieci, jest nieodzowne i musi obejmować wyeliminowanie „wąskich gardeł” i brakujących odcinków, a także ukończenie odcinków transgranicznych; popiera ukończenie planowanych połączeń kolei dużych prędkości w rozszerzonej sieci bazowej do 2040 r.; jest przekonany, że priorytetowe inwestycje należy ukierunkować również na rozwój dalekobieżnych, transgranicznych połączeń kolei dużych prędkości, zwłaszcza na obszarach, na których obecnie brakuje infrastruktury kolei dużych prędkości; w kontekście przeglądu wytycznych dotyczących TEN-T podkreśla znaczenie połączenia stolic UE za pomocą przystępnych cenowo i wydajnych przewozów pociągami dużych prędkości oraz poprawy jakości infrastruktury; podkreśla, że nowe linie dużych prędkości są skutecznym narzędziem zwiększającym konkurencyjność transportu kolejowego;
16. podkreśla ogromne znaczenie budowania nowej infrastruktury w celu zaspokojenia zapotrzebowania na kolej dużych prędkości; przypomina, że podwojenie natężenia ruchu kolei dużych prędkości do 2030 r. będzie wymagało zwiększenia o co najmniej 75 % długości sieci, która obecnie wynosi 11 526 km⁽¹⁵⁾;
17. podkreśla rolę TEN-T, wysokiej jakości połączeń kolejowych i transportu multimodalnego we wspieraniu wzrostu gospodarczego i włączenia społecznego, zwłaszcza w regionach odizolowanych i na obszarach o znacznej przepaści strukturalnej; w związku z tym wzywa Komisję do podjęcia działań i przyjęcia projektów wspierających zwiększanie liczby lokalnych i zrównoważonych połączeń kolejowych i multimodalnych na obszarach peryferyjnych i przybrzeżnych o mniejszych możliwościach rozwoju;
18. ubolewa z powodu ograniczonych środków UE dostępnych w ramach instrumentu „Łącząc Europę” na lata 2021–2027 (CEF II), które pokrywają zaledwie około 5 % łącznych inwestycji niezbędnych do ukończenia sieci bazowej TEN-T⁽¹⁶⁾;

⁽¹⁴⁾ Techniczne specyfikacje interoperacyjności (TSI) definiują standardy techniczne i operacyjne, których celem jest zapewnienie interoperacyjności systemu kolejowego Unii Europejskiej. TSI dotyczące podsystemu „Aplikacje telematyczne” odnoszą się do aplikacji wykorzystywanych na potrzeby wykonywania przewozów pasażerskich, w tym do systemów udzielania pasażerom informacji przed podróżą i w czasie jej trwania, systemów rezerwacji i płatności, zarządzania bagażem i zarządzania połączeniami między pociągami i połączeniami z innymi środkami transportu.

⁽¹⁵⁾ Wspólnota Kolei Europejskich oraz Zarządców Infrastruktury Kolejowej (CER), nota faktograficzna: „TEN-T jako narzędzie służące realizacji przesunięcia międzygałęziowego i Europejskiego Zielonego Ładu”, Bruksela, grudzień 2021 r.

⁽¹⁶⁾ Tamże.

Wtorek, 13 grudnia 2022 r.

19. podkreśla potrzebę lepszego wykorzystywania środków unijnych nie tylko z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego (EFRR) i funduszy spójności, ale i z instrumentu „Łącząc Europę”, NextGenerationEU, Instrumentu na rzecz Odbudowy i Zwiększania Odporności, programu „Wsparcie na rzecz odbudowy służącej spójności oraz terytoriom Europy” (REACT-EU), lub finansowania z Europejskiego Banku Inwestycyjnego (EBI), w celu zapewnienia inwestycji wysokiej jakości i na masową skalę w zrównoważoną i wydajną infrastrukturę transportową, w tym brakujące połączenia kolejowe dużych prędkości;
20. podkreśla, że ponieważ jedynie 44 % mieszkańców obszarów przygranicznych UE ma obecnie dostęp do usług kolejowych⁽¹⁷⁾ i często nie istnieją odpowiednie rozwiązania multimodalne, aby sieć TEN-T mogła przyczynić się do spójności społeczno-gospodarczej i terytorialnej na rynku wewnętrznym UE, potrzebna jest inteligentna łączność z siecią bazową TEN-T i pogłębiona integracja różnych sieci krajowych, w tym na obszarach wiejskich, oddalonych, wyspiarskich, peryferyjnych i innych obszarach o niekorzystnych warunkach, aby promować ich rozwój społeczno-gospodarczy;
21. podkreśla znaczenie transgranicznych połączeń kolejowych z Bałkanami Zachodnimi, Ukrainą i Mołdawią; zauważa, że skuteczny i szybki mechanizm przekraczania granic zewnętrznych UE ma kluczowe znaczenie dla zapewnienia sprawnych kolejowych połączeń pasażerskich między UE a krajami objętymi procesem rozszerzenia i krajami Partnerstwa Wschodniego;
22. z zadowoleniem przyjmuje obiecujące alternatywy w postaci pociągów wodorowych i pociągów z napędem akumulatorowym, kiedy elektryfikacja odcinka kolejowego jest niemożliwa;
23. popiera uwagę, jaką Komisja poświęca ukończeniu multimodalnych węzłów pierwszej i ostatniej mili w węzłach miejskich, co zwiększy jakość połączeń kolejowych z transportem lotniczym, morskim i drogowym; przypomina jednak, że mniejsze i mniej zaludnione węzły miejskie powinny mieć wydajne połączenia z multimodalnymi węzłami i terminalami znajdującymi się w rozsądnych odległościach;
24. wzywa Komisję i państwa członkowskie do wzmocnienia strategicznej roli dworców kolejowych w zintegrowanym i zrównoważonym systemie mobilności, zwłaszcza przez wspieranie modernizacji małych dworców;
25. z zadowoleniem przyjmuje wzmocnienie roli ERA w certyfikowaniu i dopuszczaniu do eksploatacji taborów kolejowych w celu zapewnienia płynnych i terminowych procesów, w szczególności na potrzeby połączeń transgranicznych, oraz w konsolidacji i zmniejszeniu liczby przepisów krajowych; ponadto zachęca zarówno ERA, jak i państwa członkowskie do szybszej współpracy nad specyfikacjami uniwersalnego taboru;

Wystarczająca dostępność taboru

26. apeluje o to, by w zmienionych wytycznych dotyczących kolei doprecyzować i uprościć zasady pomocy państwa odnośnie do finansowania ze środków publicznych interoperacyjnego taboru w transporcie transgranicznym oraz usług związanych z infrastrukturą kolejową, w tym dostępne instrumenty finansowania takich pojazdów i wdrażanie protokołu kolejowego z Luksemburga;
27. apeluje do przedsiębiorstw kolejowych o zaplanowanie wystarczającej liczby zamówień taboru kolei dużych prędkości zgodnie z celami Komisji, by podwoić natężenie ruchu kolei dużych prędkości do 2040 r.; zaznacza, że należy również zaplanować odpowiednio wcześnie przewozy realizowane pociągami nocnymi, aby ułatwić renesans takich pociągów; ponadto zwraca uwagę, że należy przewidzieć wystarczającą dostępność taboru na potrzeby planowanego przywrócenia połączeń kolejowych o regionalnym zasięgu transgranicznym;
28. uważa, że wraz ze zwiększeniem bezpieczeństwa torów należy poprawić bezpieczeństwo pociągów wykorzystywanych codziennie do przewozu osób i towarów pod względem technicznym i mechanicznym;
29. zachęca Komisję, aby w świetle przedstawionych zamiarów dalej badała i oceniała możliwości stworzenia europejskiej floty pojazdów kolejowych oraz kontynuowała dyskusję na temat sposobu wdrożenia tego pomysłu we współpracy z EBI;
30. podkreśla zapotrzebowanie na jasne wymogi i specyfikacje interoperacyjne oraz dalsze inwestycje w tabor;
31. zaznacza, że te inwestycje są szczególnie ważne, kiedy tabor jest modernizowany przez dodanie wielosystemowych aplikacji niezbędnych do prowadzenia transgranicznych i międzynarodowych operacji w więcej niż jednym kraju;

⁽¹⁷⁾ Medeiros, E. i in., „Boosting cross-border regions through better cross-border transport services. The European case” [Rozwój regionów transgranicznych dzięki lepszym transgranicznym usługom transportowym. Przykład Europy]., *Case Studies on Transport Policy*, 9 (2021), marzec 2021 r.

Wtorek, 13 grudnia 2022 r.

32. ubolewa, że opracowanie specyfikacji uniwersalnego taboru przesunięto do kolejnego przeglądu TSI, co doprowadzi do trzyletniego opóźnienia; wzywa państwa członkowskie do priorytetowego traktowania współpracy z ERA, aby przyspieszyć opracowanie specyfikacji uniwersalnego taboru;
33. przypomina, że platforma zielonych inwestycji kolejowych, uruchomiona niedawno przez EBI, jest jedną z najważniejszych inicjatyw w kontekście wsparcia i rozwoju publicznych i prywatnych inwestycji w projekty kolejowe; zachęca operatorów kolejowych, zarządców infrastruktury, organy ds. transportu i inne zainteresowane strony do korzystania z platformy w celu zaspokojenia szerególnych potrzeb rynku;
34. apeluje o innowacyjne inicjatywy wspierające małe i średnie przedsiębiorstwa (MŚP) oraz mikroprzedsiębiorstwa; podkreśla ponadto, że trzeba uwzględniać potrzeby lokalne, regionalne i krajowe, aby wzmocnić i pobudzić otoczenie biznesowe MŚP oraz powiązać je z nową polityką przemysłową UE;
35. apeluje, aby Komisja monitorowała wprowadzanie wagonów rowerowych w transgranicznych pociągach pasażerskich zgodnie z rozporządzeniem w sprawie praw pasażerów w ruchu kolejowym;

Dostosowanie szkoleń i certyfikacji maszynistów i personelu kolejowego do przyszłych potrzeb

36. podkreśla, że brak jednolitej certyfikacji maszynistów może utrudniać ich mobilność między państwami członkowskimi i rozwój dalekobieżnych przewozów pasażerskich, w szczególności na odcinkach transgranicznych;
37. podkreśla znaczenie kwestii językowych dla maszynistów obsługujących połączenia transgraniczne i apeluje do Komisji o promowanie rozwoju cyfrowych narzędzi językowych jako przystępnego cenowo rozwiązania, które pomoże w wyeliminowaniu barier językowych i usunięciu istniejących luk;
38. podkreśla ponadto potrzebę promowania języka angielskiego jako wspólnego w całej UE języka roboczego maszynistów obsługujących dalekobieżne i transgraniczne pasażerskie połączenia kolejowe, którzy nie posługują się językami państw członkowskich, przez które przebiega trasa;
39. popiera szkolenia językowe dla personelu kolejowego, aby mógł on właściwie obsługiwać wszystkich podróżnych;
40. podkreśla znaczenie jasnej europejskiej strategii w zakresie umiejętności dla usunięcia utrzymujących się barier technicznych i operacyjnych, które zakłócają ruch transgraniczny;
41. podkreśla znaczenie nowej strategii przemysłowej dla Europy we wspieraniu zmiany i podnoszenia kwalifikacji maszynistów, w szczególności w zakresie nowych umiejętności cyfrowych; podkreśla ponadto, że należy zapewnić wskaźniki zatrudnienia i równe szanse dla wszystkich;
42. przypomina, że dyrektywa (UE) 2016/798⁽¹⁸⁾ w sprawie bezpieczeństwa kolei przewiduje szczegóły certyfikacji personelu kolejowego; uważa, że wykwalifikowany personel jest potrzebny nie tylko do poprawy usług kolejowych, ale przede wszystkim do zapewnienia bezpieczeństwa wszystkich aspektów transportu kolejowego;
43. wzywa do dalszych inicjatyw zachęcających kobiety do pracy w zawodach w sektorze kolejowym;
44. wzywa do dalszych inicjatyw, które pozwolą młodym ludziom i pracownikom MŚP nabyć odpowiednie umiejętności i wiedzę;

Wydajniejsze wykorzystanie sieci

45. podkreśla znaczenie lepszego wykorzystywania sieci, zwłaszcza wzdłuż TEN-T, i apeluje o usprawnienie przepływu pasażerów, w tym utworzenie węzłów tranzytowych i końcowych wzdłuż tras kolei dużych prędkości, oraz zwiększenie atrakcyjności pociągów nocnych; zwraca uwagę, że działania te wymagają ścisłej współpracy na liniach ruchu mieszanego przy projektowaniu ustaleń dotyczących przewozów pasażerskich i towarowych w celu zapobiegania wąskim gardłom i przeciążeniu torów, które osłabiają wydajność całej sieci;

⁽¹⁸⁾ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/798 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie bezpieczeństwa kolei (przekształcenie) (Dz.U. L 138 z 26.5.2016, s. 102).

Wtorek, 13 grudnia 2022 r.

46. podkreśla, że dostępność przepustowości i brak wąskich gardeł mają kluczowe znaczenie dla efektywnego wykorzystywania sieci oraz dla zwiększenia udziału kolei w transporcie;

47. zachęca państwa członkowskie do zapewnienia wieloletniego budżetu na finansowanie infrastruktury, aby umożliwić planowane i koordynowane na szczeblu międzynarodowym utrzymanie i rozwój infrastruktury, zmniejszyć tymczasowe ograniczenia przepustowości i poprawić niezawodność kolei międzynarodowych;

48. zachęca Komisję, aby wykorzystywała wskaźnik jakości sieci połączeń, który obecnie opracowuje, do precyzyjnego wskazywania inwestycji infrastrukturalnych potrzebnych do zapewnienia efektu sieci;

49. podkreśla znaczenie cyfryzacji oraz potrzebę zapewnienia odpowiedniego cyberbezpieczeństwa i lepszej koordynacji, w szczególności transgranicznego ruchu kolejowego; podkreśla w tym względzie potrzebę lepszej koordynacji umożliwiającej zarządzanie przepustowością w sieciach państw członkowskich w celu lepszego wykorzystywania dostępnej przepustowości; apeluje w związku z tym o lepszą harmonizację procedur i kryteriów planowania i przydziału zdolności przepustowych, jak również zapewnienie pełnej interoperacyjności narzędzi cyfrowych; zwraca się do Komisji, aby rozważyła utworzenie mechanizmów koordynacji na rzecz poprawy integracji transgranicznego ruchu kolejowego z ruchem krajowym oraz w rezultacie na rzecz efektywniejszego zarządzania przepustowością pociągów pasażerskich i towarowych;

50. podkreśla potrzebę wydajniejszego przydzielania tras transgranicznych;

Ustalanie odpowiednich opłat za dostęp do infrastruktury

51. z zadowoleniem przyjmuje plany Komisji, aby opublikować wytyczne dotyczące ustalania opłat za dostęp do infrastruktury i zachęcać do ich obniżania przy tworzeniu usług transgranicznych, a także do ich przejrzystego obliczania;

52. ponownie podkreśla znaczenie opłat za dostęp do infrastruktury jako decydującego czynnika, który wpływa na rynek kolejowy; wzywa Komisję do zaproponowania w przyszłych wytycznych zaleceń dotyczących specjalnych opłat za korzystanie z infrastruktury dla pociągów nocnych;

53. podkreśla znaczenie uczciwych i odpowiednich opłat za dostęp do infrastruktury dla wszystkich operatorów przy jednoczesnym zapewnieniu równego traktowania przyszłych operatorów i nowych podmiotów oraz odpowiedniego finansowania sieci infrastrukturalnych;

54. podkreśla, że opłaty za dostęp do infrastruktury stanowią istotny strumień dochodów dla zarządców infrastruktury, i przypomina, że jedno obliczenie opłat za dostęp do infrastruktury opiera się na niedoborach spowodowanych brakiem wystarczającej przepustowości infrastruktury⁽¹⁹⁾;

Przyjazny dla użytkownika system biletowy i dostęp do systemu kolejowego

55. przyznaje, że zwiększenie atrakcyjności dalekobieżnych kolejowych przewozów pasażerskich wymaga:

a) bardziej dostępnych inteligentnych systemów biletowych ułatwiających planowanie podróży multimodalnych: pasażerowie powinni móc bezproblemowo wyszukiwać, wybierać i kupować usługi kolejowe w bezstronnym systemie sprzedaży biletów, co oznacza, że bilety wszystkich przewoźników kolejowych powinny być sprzedawane we wszystkich kanałach biletowych; aby zapewnić niezakłóconą sprzedaż biletów, należy rozważyć i promować system sprzedaży biletów na całe połączenie, który z zasady przewiduje już możliwość późniejszego wprowadzenia biletów multimodalnych;

b) odpowiedniej ochrony pasażerów w przypadku opóźnień lub utraty połączeń: niezależnie od tego, czy pasażerowie zarezerwowali jeden bilet na całą trasę czy osobne bilety, powinni móc co najmniej kontynuować podróż, co jest kluczowym czynnikiem przy wyborze środka transportu;

56. wzywa do wyraźnego umieszczania na biletach kolejowych informacji o śladzie CO₂ zarezerwowanej podróży, ponieważ informacja ta jest już powszechnie dostępna (np. na stronach takich jak EcoPassenger), aby przyczynić się do przesunięcia międzygałęziowego przez przemyślane planowanie mobilności;

⁽¹⁹⁾ Komisja Europejska, Dyrekcja Generalna ds. Mobilności i Transportu, dalekobieżne, transgraniczne kolejowe przewozy pasażerskie: sprawozdanie końcowe, Urząd Publikacji Unii Europejskiej, 2021 r.

Wtorek, 13 grudnia 2022 r.

57. oczekuje na przyszły wniosek Komisji w sprawie usług cyfrowych w zakresie mobilności multimodalnej w celu dalszego zwiększenia dostępu do danych dotyczących podróży, ich dostępności i wymiany oraz ułatwienia zawierania uczciwych umów handlowych, przy czym obie zasady mają zasadnicze znaczenie dla wszystkich uczestników rynku; podkreśla potrzebę współpracy między przedsiębiorstwami kolejowymi a sprzedawcami biletów w celu poprawy dystrybucji biletów, stworzenia sprawiedliwych, rozsądnych i niedyskryminujących warunków wymiany danych w formatach nadających się do odczytu maszynowego zgodnie z otwartymi standardami, za pośrednictwem interfejsów programowania aplikacji zawierających szczegółowe przepisy dotyczące zakłóceń lub anulowania przejazdu;

58. podkreśla znaczenie uczciwych, łatwo dostępnych, przystępnych cenowo i korzystnych cen biletów dla wszystkich kategorii pasażerów, w tym znajdujących się w trudnej sytuacji, jak również dostępności platform i punktów sprzedaży biletów, w szczególności dla starszych pasażerów i osób o ograniczonej mobilności;

59. podkreśla konieczność wypracowania kompleksowego podejścia jasno określającego etapy jego realizacji prowadzące do łatwiejszego dostępu do połączeń multimodalnych w oparciu o sprawdzone rozwiązania interoperacyjne;

60. apeluje do Komisji o dalsze monitorowanie przestrzegania nowego rozporządzenia dotyczącego praw pasażerów kolei;

Konkurowanie na równych warunkach z innymi rodzajami transportu

61. uważa, że należy zbadać wszystkie możliwe sposoby zapewnienia równych warunków działania w porównaniu z innymi rodzajami transportu; z zadowoleniem przyjmuje zapowiedzianą przez Komisję ocenę ogólnounijnego zwolnienia z VAT międzynarodowych przewozów kolejowych oraz przegląd i uproszczenie zasad pomocy państwa;

62. podkreśla, że pasażerowie powinni mieć dostęp do przejrzystych informacji, aby dokonywać bardziej zrównoważonych wyborów, oraz że inicjatywa „CountEmission EU” mogłaby pomóc w ustanowieniu ram porównywania emisji;

63. apeluje do państw członkowskich o optymalne wykorzystywanie środków publicznych na poprawę transportu publicznego, np. kolejowego, który może przewozić dużą liczbę pasażerów i zaspokoić stale rosnący popyt na usługi transportowe;

Zobowiązania z tytułu świadczenia usług publicznych służące promowaniu zrównoważonego transgranicznego lub multimodalnego transportu zbiorowego

64. podkreśla kluczową rolę transportu kolejowego w zapewnieniu funkcjonowania transportu nawet w sytuacjach kryzysowych, ponieważ może on obsłużyć w krótkim czasie ogromne liczby pasażerów;

65. podkreśla, że zamówienia publiczne na usługi, jako uzupełnienie wyraźnej poprawy niedyskryminacyjnych ram rynku usług komercyjnych, mogą odegrać decydującą rolę we wspieraniu ciągłości transgranicznych usług dla obywateli europejskich oraz w poprawie połączeń z interesującymi miejscami, takimi jak ośrodki turystyczne i historyczne, za sprawą zapewnienia przewozów kolejowych, które pomogą w utrzymaniu gęstej sieci regularnych i solidnych połączeń kolejowych wysokiej jakości, nawet do mniej atrakcyjnych miejsc;

66. uważa, że zobowiązania z tytułu świadczenia usług publicznych, jako uzupełnienie ulepszonych i sprawiedliwych ram rynkowych, mogą służyć promowaniu korzystania z kolei, w tym dalekobieżnych kolejowych przewozów pasażerskich, w szczególności w przypadku niedoskonałości rynku na trasach transgranicznych, zwłaszcza na odcinkach końcowych, być może w powiązaniu z innymi dochodowymi segmentami sieci;

Koncentracja na młodziźnie

67. apeluje do Komisji i państw członkowskich o podtrzymanie impetu Europejskiego Roku Kolei 2021 w Europejskim Roku Młodziźnie 2022 przez zachęcanie młodziźnie do podróżowania koleją i do pracy w zawodach sektora kolejowego, który mierzy się z niedoborem wykwalifikowanej siły roboczej, w drodze innowacji i cyfryzacji, aby zapewnić odpowiednie poziomy wynagrodzenia i warunki pracy;

68. jest przekonany, że jednolita europejska sieć kolei dużych prędkości ma istotne znaczenie dla łączenia ludzi, w tym ludzi młodych; uważa, że dostęp do edukacji i miejsc pracy zwiększy spójność w Europie;

Wtorek, 13 grudnia 2022 r.

69. z zadowoleniem przyjmuje planowane przez Komisję inicjatywy na rzecz ułatwienia transgranicznych kolejowych przewozów nocnych i zachęca przedsiębiorstwa kolejowe do wykorzystywania pełnego potencjału pociągów nocnych;

o

o o

70. zobowiązuje swoją przewodniczącą do przekazania niniejszej rezolucji Radzie i Komisji.
