

**Opinia Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego „Wniosek dotyczący decyzji Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie Europejskiego Roku Kolei (2021)”**

(COM(2020) 78 final)

(2020/C 364/21)

Sprawozdawca: **Alberto MAZZOLA**

Wniosek o konsultację	Parlament Europejski, 10.3.2020 Rada, 13.3.2020 Rada Unii Europejskiej, 13.3.2020
Podstawa prawna	Art. 91 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej
Decyzja Prezydium Komitetu	24.4.2020
Sekcja odpowiedzialna	Sekcja Transportu, Energii, Infrastruktury i Społeczeństwa Informacyjnego
Data przyjęcia przez sekcję	23.6.2020
Data przyjęcia na sesji plenarnej	16.7.2020
Sesja plenarna nr	553
Wynik głosowania (za/przeciw/wstrzymało się)	209/1/4

## 1. Wnioski i zalecenia

1.1. EKES pozytywnie ocenia wniosek Komisji i popiera przedstawione cele, w szczególności w zakresie zachęcania i wspierania Unii Europejskiej, państw członkowskich, władz regionalnych i lokalnych, partnerów społecznych oraz sił rynkowych, by zwiększyli udział kolei w ruchu osób i towarów.

1.2. Zdaniem EKES Europejski Rok Kolei powinien przybliżyć szerokim kręgom odbiorców, czyli obywatelom, pracownikom kolei, partnerom społecznym, przedsiębiorstwom i społeczności akademickiej, a w szczególności młodzieży europejskiej, debatę publiczną instytucji UE na temat unijnej polityki zrównoważonego rozwoju i mobilności oraz przyszłości europejskiej mobilności w celu promowania kolei jako zrównoważonego, innowacyjnego i bezpiecznego środka transportu.

1.3. Rok Kolei to zdaniem EKES okazja do zaprezentowania zrównoważonego charakteru kolei, również – tam, gdzie jest to możliwe – jako odpowiedniej alternatywy dla lotów krótkodystansowych, strategii na rzecz inteligentnej i zrównoważonej mobilności oraz polityk UE w zakresie inwestycji kolejowych.

1.4. EKES zaleca, by w trakcie Europejskiego Roku Kolei dokonywać oceny jakości usług kolejowych i w razie konieczności dostosowywać je do potrzeb użytkowników, tak by spełniały kryteria, o których mowa w Protokole nr 26 w sprawie usług świadczonych w interesie ogólnym, stanowiącym załącznik do TFUE, opracowywać projekty promujące holistyczne podejście do dostępności, wzmacniać powiązania pomiędzy cyfryzacją a zrównoważonym rozwojem oraz prowadzić dialog ze środowiskiem inwestorów na temat potencjalnych inicjatyw w kontekście planu działania Komisji w zakresie zrównoważonego finansowania.

1.5. EKES wzywa do inicjatyw w ramach Europejskiego Roku Kolei zmierzających do odzyskania zaufania klientów do transportu publicznego w ogóle, a kolei w szczególności, a także do skuteczniejszego dotarcia, szczególnie do młodych Europejczyków, z przekazem dotyczącym atrakcyjności kariery w sektorze kolejowym, dzięki wspieraniu inicjatyw prowadzonych wspólnie z partnerami społecznymi, uczelniami wyższymi, szeroko rozumianą społecznością akademicką, a także europejskimi organizacjami młodzieżowymi.

1.6. EKES wyraża przekonanie, że Rok Kolei powinien stanowić okazję do budowania świadomości publicznej na temat zrównoważonej turystyki oraz do nadania nowego tempa inicjatywie DiscoverEU. EKES stanowczo popiera inicjatywę Parlamentu Europejskiego, aby przyznawać każdemu obywatelowi Unii z okazji osiemnastych urodzin prawo do otrzymania biletu DiscoverEU jako symbolu unijnej tożsamości.

1.7. EKES wskazuje, że warto by było wykorzystać Rok Kolei do dostarczenia dalszych informacji na temat kalendarza inicjatyw w ramach festiwalu Europalia, a także do rozpowszechnienia wśród szerszego grona odbiorców treści stworzonych w ramach funkcjonujących już wydarzeń kulturalnych, takich jak festiwale filmowe (w Cannes, Wenecji, Berlinie) i wystawy sztuki. W tym samym kontekście stacje kolejowe i muzea mogłyby w 2021 r. stać się miejscami głównych inicjatyw łączących przyszłość i przeszłość kolei z głównymi branżami, takimi jak architektura i budownictwo, projektowanie, branża elektromechaniczna, gastronomia i turystyka. W tym kontekście Komitet mógłby uwzględnić w swoim programie w zakresie kultury na 2021 r. wystawę poświęconą kolei.

1.8. Konieczne jest włączenie do udziału w Roku Kolei wszystkich europejskich muzeów kolejowych, zaproszenie obywateli do odkrywania ich zbiorów, w tym dzięki ich cyfryzacji, jak również promowanie wymiany międzymuzealnej i europejskiego szlaku muzeów kolejowych.

1.9. EKES wyraża głębokie przekonanie, że Europejski Rok Kolei powinien także być okazją do promowania bardzo ambitnych celów za pomocą europejskiej społeczno-gospodarczej i symbolicznej wartości dodanej, również w reakcji na dramatyczny kryzys spowodowany pandemią COVID-19, w tym np. poprzez reaktywację działań na rzecz budowania europejskiej sieci kolei dużych prędkości, o której mowa w białej księdze transportu (2011 r.), by połączyć wszystkie stolice UE oraz miasta powyżej 500 tys. mieszkańców.

1.10. EKES podkreśla, jak ważne jest wykorzystanie Europejskiego Roku Kolei również jako jedynej w swoim rodzaju okazji do komunikowania na temat wyników w dziedzinie bezpieczeństwa ruchu kolejowego, któremu nie dorównują inne środki transportu lądowego. W tym kontekście EKES przypomina, że 11 czerwca każdego roku obchodzony jest Międzynarodowy Dzień Bezpieczeństwa na Przejazdach Kolejowych (ILCAD), a w 2020 r. upłynęła 12. rocznica jego ustanowienia. Szczególną uwagę należy poświęcić temu dniowi w ramach Europejskiego Roku Kolei.

## 2. Wniosek Komisji

2.1. Celem wniosku w sprawie ogłoszenia roku 2021 „Europejskim Rokiem Kolei” jest promowanie transportu kolejowego zgodnie z celami określonymi w komunikacie Komisji w sprawie Europejskiego Zielonego Ładu, w tym w odniesieniu do zrównoważonej i inteligentnej mobilności. Dzięki projektom, debatom, wydarzeniom, wystawom i inicjatywom, które będą miały miejsce w Europejskim Roku Kolei w całej Europie, kolej będzie promowana jako atrakcyjny i zrównoważony sposób poruszania się po Europie dla obywateli, przedsiębiorstw i organów administracji, ze szczególnym uwzględnieniem jej ogólnounijnego i innowacyjnego wymiaru. Dotarcie do obywateli również poza sektorem kolei, za pośrednictwem specjalnie opracowanych wydarzeń i kampanii informacyjnych, umożliwi przekonanie większej liczby osób i przedsiębiorstw do korzystania z kolei <sup>(1)</sup>.

2.2. Celem Europejskiego Roku Kolei jest zachęcanie do podejmowania przez Unię, państwa członkowskie, władze regionalne i lokalne oraz inne organizacje wysiłków na rzecz zwiększania udziału transportu kolejowego w przewozach pasażerskich i towarowych oraz wspieranie tych starań. W szczególności celem tego roku europejskiego powinno być promowanie kolei jako zrównoważonego, innowacyjnego i bezpiecznego środka transportu przez docieranie do szerszego kręgu odbiorców, zwłaszcza do młodzieży. W roku tym należy także podkreślać europejski, transgraniczny wymiar kolei, która łączy obywateli, umożliwia im poznawanie Unii w całej jej różnorodności, wspiera spójność i przyczynia się do integracji rynku wewnętrznego Unii. Należy także zwiększać wkład kolei w unijną gospodarkę, przemysł i całe społeczeństwo, a także promować kolej jako istotny element relacji między Unią a państwami trzecimi <sup>(2)</sup>.

## 3. Kolej i pandemia COVID-19

3.1. Branża kolejowa poniosła i nadal ponosi konsekwencje obostrzeń nałożonych przez państwa członkowskie w celu zatrzymania pandemii COVID-19 oraz ogromnego spadku w przemierzaniu się.

<sup>(1)</sup> COM(2020) 78 final.

<sup>(2)</sup> COM(2020) 78 final.

3.2. Zgodnie z pierwszymi przybliżonymi szacunkami stowarzyszeń sektorowych, takich jak Stowarzyszenie Kolei Europejskich (CER), utrata przychodów wszystkich przewoźników osób wskutek pandemii od początku kryzysu to 900 mln EUR tygodniowo. W marcu i kwietniu 2020 r. pandemia COVID-19 spowodowała w przybliżeniu średni spadek przychodów z tytułu kolejowych przewozów towarowych na poziomie 25 % w całej Unii Europejskiej (UE-27) i doprowadziła do utraty przychodów na poziomie ok. 78 mln EUR tygodniowo. Jakkolwiek kolejowy transport towarów wykazał się dużą odpornością, to mógł osiągnąć jeszcze lepsze wyniki, gdyby działania w ramach tzw. „zielonych korytarzy” miały pełne zastosowanie do kolei, gdyby opłaty za dostęp do torów zostały zniesione w całości, gdyby Szwajcaria zniosła zakaz wprowadzony 1 stycznia 2020 r. Zarządcy infrastruktury kolejowej w coraz większym stopniu odczuwają wpływ pandemii COVID-19.

3.3. Pomimo gwałtownego spadku popytu przewoźnicy w miarę możliwości wciąż świadczyli usługi, aby umożliwić personelowi medycznemu i niezbędnym pracownikom dojazd do miejsca pracy. Ponadto przewoźnicy oferują pociągi medyczne umożliwiające transport osób zakażonych wirusem z najbardziej dotkniętych regionów do mniej zatłoczonych szpitali.

3.4. Reaktywacja Europy po pandemii COVID-19 będzie także stanowiła okazję do reaktywacji i doskonalenia transportu kolejowego osób i towarów. Plan odnowy UE ukierunkowany na Zielony Ład oraz agendę cyfrową zapewni krótkoterminowe wsparcie usługom kolejowym i będzie koncentrować się na finansowaniu od krótkoterminowego po długoterminowe, być może z uwzględnieniem pomocy publicznej udzielanej w celu przywrócenia należytego funkcjonowania kolei po ogromnych utratkach przychodów spowodowanych kryzysem wywołanym przez wirusa.

3.5. Jeżeli w następstwie kryzysu wywołanego przez COVID-19 oczekuje się, że koleje zastąpią niektóre trasy lotnicze, powinny one skorzystać z pomocy państwa przeznaczonej na te trasy, szczególnie w celu uniknięcia utraty miejsc pracy i przekwalifikowania zainteresowanych osób.

3.6. Pracownicy w branży transportu mieli i nadal mają bezpośredni kontakt z pasażerami na pierwszej linii frontu i są zagrożeni zakażeniem wirusem podczas wykonywania codziennych obowiązków. To również w nich uderzyły katastrofalne skutki gospodarcze wirusa – pod względem operacyjnym, jako w pracowników branży kolejowej, a także jako w obywateli. Pracownicy kolei wspierają Europę w tych ciężkich czasach, zapewniając dostarczenie opieki medycznej i niezbędnych dóbr w miejsca, gdzie są potrzebne.

3.7. Odrodzenie Europy po pandemii COVID-19 będzie również odrodzeniem kolejowych przewozów pasażerskich i potwierdzeniem znaczenia kolejowych przewozów towarowych. Jeżeli ambicje w zakresie europejskiego Zielonego Ładu i agendy cyfrowej mają pozostać żywe, środki udostępniane w ramach zaktualizowanych WRF na lata 2021–2027, podlegające rozdysponowaniu na szczeblu zarówno unijnym jak i krajowym, należałoby przeznaczyć również na koleje.

3.8. Istnieje szeroki zakres projektów kolejowych mogących pochłonąć dodatkowe środki w ramach WRF lub inicjatywy *Next Generation EU*: projekty w zakresie infrastruktury kolejowej – dotyczące przewozów pasażerskich i towarowych, krajowych i transgranicznych, linii konwencjonalnych oraz kolei dużej prędkości; projekty w zakresie taborów kolejowych, a także wszystkie projekty związane z automatyzacją i cyfryzacją systemu kolejowego, co obejmuje technologie automatycznego sprzęgu sterowanego cyfrowo, dalszą elektryfikację europejskiej sieci, wdrożenie ERTMS (europejskiego systemu zarządzania ruchem kolejowym), modernizację wagonów o technologię klocków hamulcowych uwzględniającą każdy rodzaj klimatu, a także programy złomowania służące odnawianiu taboru. Innym obszarem wymagającym finansowania, w przypadku którego osiągnięto by pozytywne skutki gospodarcze w perspektywie krótkoterminowej, byłoby unowocześnienie stacji kolejowych (szczególnie peronów z dostępem dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się). Stymulowanie inwestycji w zakresie sieci TEN-T oraz utrzymanie i odnowienie istniejących linii mogłoby szybko i w znaczący sposób przyczynić się do odbudowy gospodarki UE.

3.9. Cele nadrzędne w zakresie poprawy przepustowości i wydajności transportu kolejowego osób i towarów w ramach inteligentnego multimodalnego systemu transportu, o których mowa w komunikacie w sprawie Zielonego Ładu, mogą z czasem znacząco przyczynić się do odbudowy gospodarki dzięki zmniejszeniu udziału przewozów drogowych w rynku oraz śladu środowiskowego transportu.

3.10. W inicjatywach w ramach Europejskiego Roku Kolei należy zwracać szczególną uwagę na odzyskiwanie zaufania klientów do transportu publicznego w ogóle, a w szczególności transportu kolejowego. Należy wdrożyć inicjatywy zmierzające do zwiększenia świadomości opinii publicznej na temat dodatkowych działań na rzecz zapewnienia higieny podejmowanych przez przedsiębiorstwa kolejowe, polityki dotyczącej maseczek oraz reguł dotyczących utrzymywania dystansu fizycznego. W zakresie praw pasażerów należy jednoznacznie przedstawić zasady dotyczące obowiązkowych zwrotów cen biletów oraz dobrowolnych voucherów. Wdrażane środki powinny iść w parze z kompleksową realizacją praw pasażera do wszystkich usług kolejowych oraz obowiązywać na przestrzeni całej podróży, a także należy je wyjaśnić opinii publicznej i skutecznie egzekwować za pośrednictwem alternatywnych sposobów rozwiązywania sporów oraz krajowych organów wykonawczych.

#### 4. Uwagi ogólne

##### *Kontekst historyczny*

4.1. Na 2021 r. przypada wiele rocznic w długiej historii kolei i technologii kolejowej. Jak podkreślono w ramach festiwalu Europolia w katalogu na 2021 r., w roku 2021 belgijska i francuska kolej będzie obchodzić 175. rocznicę ustanowienia połączenia kolejowego między Paryżem a Brukselą. W 1846 r. stolice te jako pierwsze na świecie połączyła linia kolejowa. W tym samym roku linia kolejowa prowadząca przez odcinek Ostenda–Dover połączyła również Brukselę z Londynem. Rok 2021 to także 25-lecie przewoźnika Thalys oraz 170. rocznica uruchomienia połączenia Praga–Drezno między Saksonią a Czechami. Inne rocznice związane z koleją przypadające na 2021 r. obejmują 50. rocznicę otwarcia muzeum kolejnictwa w Mulhouse i 75. rocznicę kolei w Luksemburgu. Co ciekawe, na 2021 r. przypada również 45-lecie pierwszego Pendolino we Włoszech, 40-lecie TGV we Francji i 30-lecie ICE w Niemczech. Jest to również 20. rocznica publikacji pierwszej białej księgi Unii Europejskiej w sprawie kolei w Europie.

4.2. Rok Kolei będzie sposobnością do świętowania historii kolei, historii jej rozwoju technologicznego oraz stopniowego zbliżania do siebie Europy jako kontynentu dzięki połączeniom kolejowym. Jest to jednocześnie okazja do oceny dotychczasowych osiągnięć.

##### *Europejski Zielony Ład*

4.3. W 2019 r. Komisja Europejska opublikowała komunikat w sprawie Europejskiego Zielonego Ładu. W komunikacie tym nakłania UE do stopniowego obniżania emisyjności gospodarki tak, aby do 2050 r. osiągnąć neutralność klimatyczną, i określa strategię polityczną służącą osiągnięciu tego celu. Europejski Zielony Ład wnosi wkład do opracowanej przez Komisję strategii mającej na celu wdrożenie agendy ONZ na rzecz zrównoważonego rozwoju 2030 i celów zrównoważonego rozwoju.

4.4. W ramach Europejskiego Zielonego Ładu wzywa się między innymi do przyspieszenia przejścia na zrównoważoną i inteligentną mobilność, gdyż transport odpowiada za jedną czwartą unijnych emisji gazów cieplarnianych i wartość ta wciąż rośnie. Do obniżenia tych emisji będą się musiały przyczynić wszystkie rodzaje transportu. Jednym z działań w ramach Europejskiego Zielonego Ładu jest znaczne zwiększenie roli kolei i śródlądowych dróg wodnych w śródlądowym transporcie towarów, którego 75 % stanowi dziś transport drogowy. Realizacja tego ambitnego planu i zwiększenie udziału kolei w transporcie w ramach przesunięć międzygałęziowych wymaga podjęcia natychmiastowych działań oraz zapewnienia silniejszych zachęt do promowania kolejowych przewozów towarowych.

4.5. Mając na względzie realizację celów ogólnych wskazanych w Zielonym Ładzie, Komisja przedstawi strategię na rzecz inteligentnej i zrównoważonej mobilności w ostatnim kwartale 2020 r. Strategia ta będzie się koncentrować m.in. na inicjatywach zmierzających do zwiększenia przepustowości oraz do poprawy zdolności obsługi ładunków w transporcie kolejowym i żegludzie śródlądowej oraz do stworzenia atrakcyjnego multimodalnego systemu transportu umożliwiającego zmniejszenie udziału przewozów drogowych w rynku oraz poprawę atrakcyjności rozwiązań multimodalnych, w tym kolei. Inicjatywy idące w tym kierunku są już de facto zaplanowane na rok 2021.

4.6. Rok Kolei będzie okazją do podkreślenia i przedstawienia zalet proekologicznych kolei, strategii na rzecz inteligentnej i zrównoważonej mobilności oraz polityk UE w zakresie inwestycji kolejowych. Inwestycje w infrastrukturę kolejową mogą pobudzić gospodarkę, tworząc dobrej jakości stanowiska pracy, zrównoważone pod względem społecznym i środowiskowym, i podnosząc atrakcyjność usług kolejowych dla klientów. Podnoszenie świadomości społecznej na ten temat pomoże wpłynąć na zachowania konsumentów oraz skłonić ich do wyboru modalnego transportu publicznego i mobilności niskoemisyjnej.

4.7. Europejski Rok Kolei będzie także okazją do oceny jakości usług kolejowych i w razie konieczności dostosowania ich do potrzeb użytkowników, w sposób spełniający kryteria Protokołu nr 26 w sprawie usług świadczonych w interesie ogólnym, stanowiącego załącznik do TFUE.

##### *Europejska agenda cyfrowa*

4.8. W ramach agendy cyfrowej UE należy podjąć szczególne starania w celu włączenia sektora kolejowego do cyfrowej rewolucji i uwzględnienia go we wszystkich opracowanych w tym celu środkach wspierających. Powinna ona pomóc we wdrażaniu systemu ERTMS, opracowywaniu rozwiązań w zakresie mobilności jako usługi i nowych rozwiązań w zakresie sprzedaży biletów, a także wprowadzaniu sieci 5G w ramach bazowej i kompleksowej sieci TEN-T. Dzięki takim działaniom koleje będą mogły zaspokoić wymagania obecnych i przyszłych klientów.

4.9. Pracownicy muszą otrzymać należyte wsparcie w bieżącym procesie cyfryzacji, a ich miejsca pracy muszą być zabezpieczone. Należy dokładnie rozważyć wymagania specyficzne dla danej płci, aby zagwarantować równouprawnienie. Należy zapewnić w tym procesie transformacji odpowiednie uwzględnienie obaw pracowników poprzez zaangażowanie przedstawicieli pracowników i związków zawodowych. Pracownicy muszą mieć dostęp do szkoleń i dalszej edukacji, aby móc zachować miejsca pracy dobrej jakości i zyskać trwałość zatrudnienia.

4.10. Ponieważ sieć 5G sprawi, że technologia mobilna i internetowa zyska status technologii ogólnego zastosowania, EKES zaleca instytucjom unijnym i państwom członkowskim zakończenie tworzenia jednolitego rynku cyfrowego, w tym opracowanie możliwości zintegrowania i wykorzystania usług 5G do obrony i poprawy konkurencyjności takich branż europejskich, jak np. transport, a w szczególności kolej. Jednocześnie EKES apeluje do Komisji o zlecenie oceny skutków biologicznych promieniowania emitowanego przez 5G oraz ryzyka zakłóceń z innymi zakresami częstotliwości<sup>(3)</sup>.

4.11. Trendy demograficzne, gospodarcze i polityczne będą kształtowały nowe sposoby przemieszczania się w obszarach miejskich i pozamiejskich, a koleje będą musiały przygotować się na konieczność adaptacji w celu zintegrowania się z multimodalnym i w coraz większym stopniu zdigitalizowanym łańcuchem transportu. W szczególności, jeżeli koleje w większym stopniu zadają o zaspokojenie nowych potrzeb pasażerów w zakresie komfortu i dostępności, coraz większa liczba osób starszych i młodych może być skłonna częściej korzystać z pociągów, zarówno na obszarach miejskich, jak i na dłuższych dystansach. Jednocześnie pokolenie klientów obeznanych technicznie będzie w o wiele mniejszym stopniu polegać na transporcie prywatnym, nad który będzie przedkładać rozwiązania w zakresie mobilności współdzielonej i transportu publicznego, pod warunkiem dostatecznej jakości usług.

4.12. Kluczowe znaczenie dla kolei będzie miało usprawnienie technologii sprzedaży biletów, aby zakup biletu był łatwiejszy i obejmował możliwość łączenia różnych odcinków podróży w ramach jednego biletu, a także przewidywanie przyszłych możliwości sprzedaży biletów multimodalnych. EKES nakłania Komisję Europejską do wspierania inicjatyw zmierzających do realizacji tego celu, w tym m.in. poprzez rekomendacje ekspertów, udostępnianie dobrych praktyk, przyznawanie dofinansowań.

4.13. Ponieważ multimodalność jest kluczowa w szczególności w przypadku kolejowych przewozów towarowych, ważne jest, by wykorzystać Europejski Rok Kolei do promowania dialogu pomiędzy klientami transportu, koleją oraz innymi gałęziami transportu, na poziomie zarówno krajowym, jak i unijnym, a także by wskazać problemy hamujące rozwój przewozów kolejowych i znaleźć rozwiązania, które sprawią, że usługi przewozów kolejowych staną się atrakcyjne dla klientów. EKES podkreśla znaczenie zaangażowania w taki dialog wszystkich gałęzi transportu. Istotnym aspektem tego dialogu może być znalezienie takich schematów współpracy pomiędzy przedsiębiorstwami, które nie naruszają przepisów o ochronie konkurencji.

4.14. Cyfryzacja kolei umożliwi również coraz sprawniejsze dostosowywanie usług kolejowych do potrzeb nadawców towarów, na przykład poprzez maksymalizację wykorzystania dostępnej pojemności pociągu i łączenie różnego rodzaju usług przewozu towarów. Biorąc pod uwagę aktualną tendencję spadkową udziału kolejowych przewozów towarowych w rynku, należy podkreślić możliwości w zakresie poprawy wydajności i elastyczności oferowanych usług.

4.15. Zarządcy infrastruktury kolejowej będą musieli zwiększyć poziom cyfryzacji, aby poprawić swoją wydajność operacyjną pod względem punktualności i przepustowości. Istotnym krokiem w tym kierunku będzie wprowadzenie systemu automatycznego sterowania pociągiem ERTMS. EKES uważa w szczególności, że należy w jak największym stopniu przyspieszyć wprowadzenie ERTMS. Należy kontynuować niezbędne inwestycje (ponad 100 mld EUR) w ramach planu odbudowy, przy czym EKES zachęca koleje do opracowania kompleksowych i interoperacyjnych ram dla mobilności jako usługi (MaaS) wraz z innymi środkami transportu.

4.16. Aby kolejowa transformacja cyfrowa była możliwa, konieczny jest swobodny przepływ danych. EKES apeluje zatem o znalezienie skutecznych rozwiązań problemów związanych z dostępnością, interoperacyjnością i przekazywaniem danych, a jednocześnie o zapewnienie odpowiedniej ochrony danych i prywatności, uczciwej konkurencji i szerszego wyboru dla konsumentów, a także statycznych i dynamicznych informacji dla pasażerów. Te same warunki muszą obowiązywać przedsiębiorstwa publiczne i prywatne, przy zapewnieniu wzajemności w zakresie wymiany danych i rekompensaty kosztów<sup>(4)</sup>.

<sup>(3)</sup> Dz.U. C 353 z 18.10.2019, s. 79.

<sup>(4)</sup> Dz.U. C 353 z 18.10.2019, s. 79.

4.17. W związku z powyższym temat cyfryzacji kolei powinien stanowić jeden z głównych elementów Roku Kolei. Należy w szczególności podkreślić związek pomiędzy cyfryzacją a zrównoważonym charakterem kolei w ramach odpowiednich inicjatyw komunikacyjnych.

#### *Pracownicy kolei*

4.18. Europejskie koleje zatrudniają bezpośrednio około 1,3 mln obywateli Unii, a pośrednio mniej więcej kolejny 1 mln, co czyni je jednym z największych pracodawców w Unii Europejskiej. Przedsiębiorstwa kolejowe mają kluczowe znaczenie w szkoleniu młodych ludzi, czym przyczyniają się do zwalczania bezrobocia wśród młodych w Europie, w szczególności w trudnych gospodarczo czasach.

4.19. Europejski Rok Kolei jest także Rokiem Pracowników Kolei. Konieczne jest zagwarantowanie stanowisk pracy dobrej jakości dla pracowników z branży transportowej oraz rzetelnej obsługi klienta. Zgodnie z duchem społecznej Europy w centrum zainteresowania muszą leżeć warunki pracy pracowników. W branży kolejowej nie ma miejsca na dumping płacowy i socjalny, zjawiska te muszą być eliminowane.

4.20. Pracownicy kolei zasługują na publiczne uznanie. Dlatego też ważne jest uwidacznianie ich osiągnięć i mówienie o wyzwaniach, jakim muszą sprostać. Działania o charakterze ogólnoeuropejskim powinny pomóc wyrazić uznanie dla osiągnięć pracowników i podkreślić zapotrzebowanie na dobrej jakości miejsca pracy. Aby utrzymać bezpieczeństwo operacji kolejowych w Europie, wszystkich pracowników kolei należy chronić przed dumpingiem płacowym i socjalnym. A to może zapewnić tylko aktywna współpraca społeczna w ramach sektora.

4.21. Cyfryzacja jest dla kolei niewątpliwie szansą, jak również wymogiem biznesowym. Tylko dzięki cyfryzacji wewnętrznych procesów i sposobu świadczenia usług koleje będą w stanie sprostać wyzwaniom współczesnego świata. Jednocześnie należy jednak zachować najwyższą ostrożność przy realizacji procesu cyfryzacji, aby uniknąć szkodliwych zmian i niezgody społecznej. Kluczowe jest, aby europejscy partnerzy społeczni spotkali się w ramach sektorowego dialogu społecznego UE na temat kolei w celu podjęcia decyzji w sprawie wspólnych projektów, aby lepiej określić i przewidzieć wpływ automatyzacji i cyfryzacji w celu utrzymania wysokiego poziomu zatrudnienia i gwarancji socjalnych w ramach społecznie sprawiedliwej transformacji <sup>(5)</sup>.

4.22. Kluczem do sprostania temu wyzwaniu jest położenie nacisku na przekwalifikowanie zawodowe, wspierane uczeniem się przez całe życie i inwestycjami w rozwój zdolności pracowników do zatrudnienia, by uniknąć zwalniania pracowników. W przypadku kolei dwoma ważnymi wyzwaniami są nierówna struktura wiekowa pracowników i trudności z rekrutacją, zwłaszcza wśród ludzi młodych i kobiet <sup>(6)</sup>.

4.23. Rok Kolei powinien stanowić okazję do skutecznego dotarcia z przekazem dotyczącym atrakcyjności kariery w sektorze kolejowym, szczególnie do młodych Europejczyków, dzięki wspieraniu inicjatyw prowadzonych wspólnie z partnerami społecznymi, uczelniami, szeroko pojętą społecznością akademicką, a także europejskimi organizacjami młodzieżowymi.

#### *Infrastruktura*

4.24. Ramy TEN-T zdecydowanie przyczyniły się do określenia znacznych środków finansowych niezbędnych do stworzenia nowej infrastruktury kolejowej na poziomie około 500 mld EUR w przypadku samej sieci bazowej do 2030 r., pomimo że dostępne środki wciąż nie wystarczają na pokrycie wszystkich potrzeb. Po ukończeniu sieci bazowej europejska sieć kolei dużej prędkości powinna obsługiwać niemal wszystkie stolice i największe europejskie miasta (powyżej 500 tys. mieszkańców). Ponadto utrzymanie infrastruktury TEN-T to problem niedostatecznie uwzględniany i w związku z tym coraz poważniejszy w niektórych krajach, podczas gdy w innych krajach jest on odpowiednio rozwiązywany.

4.25. Choć EKES akceptuje promowanie połączeń kolejowych pomiędzy dużymi miastami przy zastosowaniu pociągów dużych prędkości i sieci TEN-T, przypominamy o istotności utrzymania dostatecznych poziomów środków i finansowania dla linii krajowych i regionalnych.

4.26. EKES wzywa do zwiększenia inwestycji w celu ukończenia sieci, obejmującej obszary wiejskie i regionalne, oraz do uwzględnienia kosztów zwykłej i nadzwyczajnej obsługi technicznej całej sieci TEN-T w planie odbudowy UE. Zapewnienie dalszego rozwoju kolei, inwestycji w infrastrukturę oraz gęstszej sieci przewozu osób i towarów wymaga dodatkowych środków. Każde euro zainwestowane w kolej tworzy i utrzymuje miejsca pracy, w tym w regionach i branży dostaw kolejowych.

<sup>(5)</sup> Dz.U. C 47 z 11.02 2020, s. 23.

<sup>(6)</sup> Dz.U. C 47 z 11.02 2020, s. 23.

### Zrównoważone finansowanie

4.27. Plan działania Komisji Europejskiej w sprawie finansowania zrównoważonego wzrostu gospodarczego (COM (2018) 97 final) ma na celu ukierunkowanie przepływów kapitału na zrównoważone inwestowanie w celu osiągnięcia zrównoważonego wzrostu sprzyjającego włączeniu społecznemu, w celu zarządzania ryzykiem finansowym wynikającym ze zmiany klimatu, z wyczerpywania się zasobów, z degradacji środowiska oraz z kwestii społecznych, a także w celu wspierania przejrzystości i podejścia długoterminowego w działalności finansowej i gospodarczej.

4.28. Szczególne znaczenie ma system jednolitej klasyfikacji UE (systematyka), który ujednoznacznia, jakie działania mogą być uznane za „zrównoważone”.

4.29. Opierając się na opracowywaniu systematyki UE dotyczącej zrównoważonego rozwoju i na wynikach, jakie osiągnięto do tej pory w ramach planu działania, Komisja ogłosiła przegląd planu działania w ramach Europejskiego Zielonego Ładu.

4.30. EKES z zadowoleniem przyjął przedstawione wnioski dotyczące systematyki, które stanowią pierwszy krok w realizacji planu działania w zakresie finansowania zrównoważonego wzrostu gospodarczego<sup>(7)</sup>. Komitet pozytywnie ocenił także wniosek dotyczący opracowania nowych wskaźników referencyjnych niskoemisyjności i wskaźników referencyjnych pozytywnego wpływu na emisyjność. Fundament ten powinien również odpowiadać wielkim ambicjom sformułowanym w planie działania, w którym stwierdzono, że „Europa zajmuje dobrą pozycję, by przyjąć taką wiodącą rolę” na świecie. Należy zatem działać zgodnie z tymi ambicjami i w taki sposób opracować systematykę.

4.31. Biorąc pod uwagę dowody świadczące o zrównoważonym charakterze kolei, koleje powinny być w stanie odnaleźć możliwości we wszystkich inicjatywach w zakresie zrównoważonego finansowania. Jakkolwiek nie można nie zgodzić się, że finansowanie obsługi technicznej i dalszego rozwoju infrastruktury kolejowej jako takiej jest zadaniem publicznym i musi polegać na budżecie publicznym, należy zwrócić uwagę na potrzeby w zakresie finansowania systemu kolei jutra, w szczególności taboru i stacji kolejowych, a także na zbadanie możliwości uczestnictwa prywatnych inwestorów w projektach kolejowych.

4.32. Aby zapewnić wykonalność założeń wskazanych w inicjatywach Komisji w zakresie zrównoważonego finansowania, ważne by państwa członkowskie UE możliwie najszybciej ukończyły proces ratyfikacji Protokołu luksemburskiego z 2007 r. do Konwencji kapsztadzkiej z 2001 r. o zabezpieczeniach międzynarodowych na wyposażeniu ruchomym dotyczącego zagadnień właściwych dla taboru kolejowego (znanego jako Luksemburski Protokół Kolejowy).

4.33. Istotne jest, aby koleje i społeczność prywatnych inwestorów spotkały się i wymieniły opiniami na temat możliwych synergii, także w kontekście inicjatyw Komisji w zakresie zrównoważonego finansowania. W ramach Europejskiego Roku Kolei należy zaplanować działania umożliwiające taką wymianę, obejmującą zarówno społeczność kolei, jak i społeczność prywatnych inwestorów, w szczególności inwestorów długoterminowych, takich jak fundusze ubezpieczeniowe, inwestycyjne i emerytalne.

### Dostępność

4.34. Promowanie powszechnego dostępu do usług świadczonych w ogólnym interesie gospodarczym, o którym mowa w Protokole nr 26 w sprawie usług świadczonych w interesie ogólnym i dokumentach związanych, zakłada odpowiedni dostęp dla wszystkich użytkowników na danym terytorium (dostępność terytorialna), przy czym warunki dostępu (okresy oczekiwania, gęstość punktów dostępu, infrastruktury itp.) mogą się różnić w zależności od potrzeb użytkowników. Równe traktowanie i promowanie powszechnego dostępu oznacza także zwalczanie wszelkich form dyskryminacji.

4.35. Aby uatrakcyjnić kolej jako środek transportu w codziennych podróżach, jak również w podróżach dalszych i transgranicznych, ważne będzie wzmocnienie praw pasażerów, uświadomienie im funkcjonowania takich zabezpieczeń oraz utrzymanie i ewentualne zwiększenie przystępności cenowej i jakości obsługi w transporcie kolejowym.

4.36. Europejskie przedsiębiorstwa kolejowe, zarządcy stacji i zarządcy infrastruktury stale dążą do poprawy doświadczeń pasażerów o ograniczonej możliwości poruszania się lub z niepełnosprawnościami. Usługi kolejowe są dostępne w o wiele większym stopniu niż w przeszłości i wielu pasażerów z niepełnosprawnościami może korzystać z pociągów bez pomocy. Przewoźnicy kolejowi w dużym stopniu przyczyniają się do zwiększania włączenia społecznego osób z niepełnosprawnościami i dążą do wypełniania swoich zobowiązań w tym obszarze we współpracy z organami publicznymi i stowarzyszeniami pasażerów.

(7) Dz.U. C 62 z 15.2.2019, s. 103.

4.37. Dokonano inwestycji umożliwiających dalsze usuwanie barier na stacjach i w pociągach w kolejnym dziesięcioleciu w celu ułatwienia podróżowania pasażerom o ograniczonej możliwości poruszania się lub z niepełnosprawnościami.

4.38. Jeżeli dostępność sieci kolejowej ma być stale ulepszana na liniach przewidywanych w obowiązujących przepisach Unii dotyczących dostępności kolei, potrzebne będzie stałe finansowanie ze strony osób trzecich, czy to ze strony rządów krajowych, czy bezpośrednio z UE.

4.39. Europejski Rok Kolei powinien również stanowić sposobność do opracowania projektów promujących całościowe podejście do dostępności, w ramach którego zajęto by się nie tylko inicjatywami podejmowanymi przez sektor kolei na stacjach kolejowych i w pociągach na rzecz zwiększenia pomocy i dostępności, lecz także wszystkimi kwestiami, które są konieczne do zapewnienia, aby wszyscy pasażerowie byli w ogóle w stanie dotrzeć do węzłów transportowych.

#### *Zrównoważona turystyka*

4.40. Unia Europejska jest jednym z najbardziej rozwiniętych i najczęściej odwiedzanych regionów turystycznych na świecie. Na UE przypada 40 % przybywających turystów międzynarodowych na świecie i 31 % wpływów z turystyki międzynarodowej. W UE znajdują się zarówno niektóre z największych światowych rynków turystyki wyjazdowej, jak i najczęściej odwiedzane miejsca na świecie. W 2016 r. niemal 270 mln obywateli UE (2/3 populacji obywateli w tamtym momencie) odbyło co najmniej jedną podróż w celach rekreacyjnych, z czego ponad połowę stanowiły podróże międzynarodowe. W przypadku podróży rekreacyjnych transport zazwyczaj stanowi 27 % wydatków.

4.41. Podjęcie problemu wpływu transportu związanego z turystyką na środowisko jest jednym z najważniejszych wyzwań określonych w agendzie KE dla zrównoważonej i konkurencyjnej turystyki europejskiej (COM(2007) 621).

4.42. Ruch powstały wokół inicjatywy Piątki dla Przyszłości, a także coraz częstsze przypadki ekstremalnych zdarzeń pogodowych i klimatycznych, sprawiają, że obywatele zaczynają inaczej niż dotąd planować swoje podróże i rozważają kolej jako środek transportu do docelowego miejsca podróży. Osoby podróżujące w celach rekreacyjnych i wakacyjnych stanowią największą kategorię podróżujących koleją jednorazowo.

4.43. Obecnie turystyka europejska stoi wobec potrzeby zmian – dobrze znane miejsca podróży muszą opracować nowe wizje rozwoju turystyki, przywiązując większą wagę do zasad stabilności gospodarczej, zrównoważonego rozwoju społecznego i zrównoważenia środowiskowego. Konieczne są nowe wzorce rozwoju turystyki, które będą stanowić odpowiedź na problem wpływu turystyki na środowisko i nadmiernej turystyki.

4.44. Dla wielu państw członkowskich, europejskich regionów i miast turystyka jest głównym czynnikiem przyczyniającym się do tworzenia tkanki gospodarczej i społecznej, zapewniającym przy tym miejsca pracy i dochody. Pandemia COVID-19 ciężko nadwyrężyła jednak ten ekosystem.

4.45. W tym kontekście należy podjąć działania, które pomogą w przywróceniu międzynarodowej, kontynentalnej i krajowej turystyki z korzyścią dla wielu sektorów gospodarki UE. Koleje mogą pomóc w rozwijaniu ośrodków turystycznych, które nie są wystarczająco obsługiwane przez transport lotniczy, w otwarciu nowych tras i stymulowaniu nowych łańcuchów wartości. Dla europejskiej kolei stanowi to szansę na zaspokojenie rosnącego popytu na rynku wśród turystów troszczących się o klimat.

4.46. Rok Kolei powinien być szansą na stworzenie świadomości społecznej w zakresie zrównoważonej turystyki i nowych tras turystycznych, które obywatele Unii mogą odkrywać dzięki połączeniom kolejowym. Należy rozwijać koncepcję turystycznego przesunięcia międzygałęziowego i rozpowszechniać ją w ramach odpowiednich inicjatyw komunikacyjnych, przy wspólnym wsparciu społeczności kolejowej, europejskiego przemysłu kultury oraz krajowych i europejskich przedstawicieli przemysłu turystycznego.

4.47. W tym kontekście Europejski Rok Kolei powinien być również okazją do lepszego wyeksponowania i wspierania świadomości społecznej w odniesieniu do historycznych i krajobrazowych tras pociągów w całej Europie, takich jak Orient Express z Paryża do Wenecji, trasa kolejowa Creusot przecinająca wschodnią i południową Francję, podróż z Monachium do zamku Neuschwanstein w Niemczech, trasa kolejowa doliną d'Orcia we Włoszech, Małopolskie Szlaki Turystyki Kolejowej w Polsce i wiele innych tras na całym kontynencie.

*Discover EU*

4.48. Z wielu powodów znaczna liczba młodych Europejczyków nigdy nie podróżowała po Europie lub ich podróże były bardzo rzadkie. Jakkolwiek istnieją już programy wymiany edukacyjnej, UE właśnie uruchomiła narzędzie, które umożliwi Europejczykom takie doświadczanie podróży, które przybliży osoby młode do tożsamości europejskiej, podnosząc przy tym ich świadomość w zakresie podstawowych wartości Unii Europejskiej i zapoznając je ze zrównoważonym i czystym środkiem transportu. DiscoverEU jest inicjatywą Unii Europejskiej stwarzającą szansę na odkrywanie Europy poprzez doświadczanie jej. Podróżując w przeważającej mierze koleją (istnieją w tym zakresie wyjątki, aby umożliwić uczestnictwo osobom zamieszkującym wyspy lub odległe obszary), młodzi Europejczycy mogą odkrywać Europę, jej miasta i miasteczka.

4.49. Rolę, jaką podróże odgrywają w tworzeniu tożsamości europejskiej, uznano już podczas prac przygotowawczych do uwzględnienia tej dziedziny w traktacie lizbońskim. Profesor Richard Jobs wykazał ostatnio, jak bardzo szczególną rolę odgrywają bilety Interrail Pass w kształtowaniu wspólnych europejskich wartości <sup>(8)</sup>.

4.50. Rok Kolei powinien być szansą na nadanie inicjatywie DiscoverEU nowej dynamiki przy jednoczesnym wspieraniu jej celów i docieraniu do młodych Europejczyków, którzy nie uczestniczyli jeszcze w projekcie. EKES popiera inicjatywę Parlamentu Europejskiego, aby przyznawać każdemu obywatelowi Unii z okazji osiemnastych urodzin prawo do otrzymania biletu DiscoverEU jako symbolu unijnej tożsamości.

*Europalia i inne europejskie muzea kolei*

4.51. Co dwa lata w ramach festiwalu Europalia publiczności w Belgii i w sąsiadujących państwach prezentuje się program wydarzeń i wystaw oscylujących wokół tematów o silnym wymiarze europejskim i o perspektywie europejskiej. Festiwal Europalia przyciąga tradycyjnie dużą liczbę uczestników, z których wielu przybywa z zagranicy.

4.52. Tematem następnej edycji (rozpoczynającej się w październiku 2021 r.) będą koleje oraz ich dotychczasowy i przyszły wpływ na sposób, w jaki podróżujemy, pracujemy, komunikujemy się i żyjemy w Europie. Zostanie położony nacisk na koleje jako „prekursora” starań UE zmierzających do zbliżenia do siebie państw i obywateli oraz na pociągi jako środek transportu o kluczowym znaczeniu w dążeniu do zielonej mobilności, a program będzie się opierał na pomysłach przedstawionych w Europejskim Zielonym Ładzie i na wpływie kolei na sztukę oraz podkreślał rolę kolei jako potężnego promotora przemian społecznych, gospodarczych i przemysłowych.

4.53. W tym kontekście warto wykorzystać Rok Kolei do dostarczenia bardziej szczegółowych informacji na temat kalendarza inicjatyw w ramach festiwalu Europalia, a także do rozpowszechnienia wśród szerszego grona odbiorców treści stworzonych w ramach już funkcjonujących wydarzeń kulturalnych, takich jak festiwale filmowe (w Cannes, Wenecji, Berlinie) czy wystawy sztuki. W tym samym kontekście stacje kolejowe i muzea mogłyby w 2021 r. stać się miejscami głównych inicjatyw łączących przyszłość i przeszłość kolei z istotnymi branżami, takimi jak architektura i budownictwo, projektowanie, turystyka, sektor elektromechaniczny i gastronomia.

4.54. Konieczne jest również włączenie do udziału w Roku Kolei wszystkich europejskich muzeów kolejowych, zaproszenie obywateli do odkrywania ich zbiorów, w tym dzięki ich cyfryzacji, jak również promowanie wymiany międzymuzealnej i europejskiego szlaku muzeów kolejowych.

Bruksela, 16 lipca 2020 r.

Luca JAHIER  
Przewodniczący  
Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego

<sup>(8)</sup> Zob. Jobs, R.I. (2017). *Backpack Ambassador – How Youth Travel Integrated Europe*, University of Chicago Press, s. 249.