



18 września 2020 r

## Wykorzystanie szczytu kolejowego do przygotowań na europejski Renesans Kolei

21 września 2020 r. Niemcy jako pełniący prezydencję Rady Unii Europejskiej zwołują ministerialną konferencję dotyczącą transportu kolejowego pt. „Innowacyjny transport kolejowy - łączący, zrównoważony i cyfrowy”. Niemiecki minister transportu Andreas Scheuer zapowiedział dyskusję na temat projektu Trans – Europ - Express 2.0 dla kolei dużych prędkości i nocnych usług w ruchu międzynarodowym oraz wspólnej platformy rezerwacyjnej dla międzynarodowego transportu pasażerskiego.

Szczyt ten odbywa się we właściwym czasie: 24 państwa członkowskie UE zadeklarowały w czerwcu 2020 r. wzmocnienie krajowego transportu kolejowego<sup>1</sup>; Komisja Europejska w tzw. “Zielonym Ładzie” zobowiązała się przedstawić rozwiązania związane ze wspieraniem kolei, zaś rok 2021 zostanie ogłoszony Europejskim Rokiem Kolei .

Państwa członkowskie Unii Europejskiej mogą już teraz podjąć właściwą decyzję, by Europejski Rok Kolei zakończył się sukcesem i skupić się na tak bardzo potrzebnym Renesansie Kolei. To może być sytuacja w wielu aspektach korzystna dla wszystkich w Europie:

**Korzystna dla odbudowy gospodarki:** Dodatkowe inwestycje w nowe lub odrestaurowane pociągi podobnie jak w stacje kolejowe umożliwią szybkie tworzenie miejsc pracy i mogą okazać się korzystne dla Unii Europejskiej w kwestii odbudowy europejskiej gospodarki po kryzysie związanym z pandemią COVID-19.

**Korzystna dla współpracy europejskiej:** System kolejowy jest jednym z najmniej “zeuropeizowanych” sektorów z niedopracowanymi połączeniami transgranicznymi. Wzmocnienie sieci kolejowej, także w peryferyjnych lub biedniejszych regionach może pomóc ożywić ducha Europy.

**Korzystna dla klimatu:** Europejski Zielony Ład ma na celu redukcję emisji CO<sub>2</sub> pochodzącego z transportu o 90% do 2050 roku. Ten cel wymaga zmiany znacznego udziału transportu lotniczego i drogowego na kolejowy, która obecnie jest najczystszy

---

<sup>1</sup> <https://www.permanentrepresentations.nl/binaries/nlatio/documents/publications/2020/06/04/political-statement-for-coalition-of-the-willing-development-international-rail-passenger-transport/Political+statement+for+coalition+of+the+willing+development+international+rail+passenger+transport.PDF>

środkiem transportu pasażerskiego. Ambicje Komisji Europejskiej, by osiągnąć w Unii Europejskiej cele klimatyczne do 2030 roku oznaczają, że kolej potrzebuje znacznego impulsu już w najbliższej przyszłości.

Zarówno 21 września 2020 roku jak i później, państwa członkowskie Unii Europejskiej powinny dążyć do porozumienia w kwestiach:

### 1) Łatwiejszego wyszukiwania i rezerwowania połączeń kolejowych w celu zaspokojenia popytu.

Nie ma publicznie dostępnej platformy pokazującej wszystkie istniejące połączenia kolejowe w Europie i nie jest możliwe porównanie wszystkich cen i rezerwacja online biletów międzynarodowych z „jednego przystanku” (jednej stacji). UE powinna stworzyć podstawy prawne dla zintegrowanych ogólnounijnych systemów biletowych i płatniczych. Konsumenci powinni mieć możliwość rezerwacji biletów kolejowych na dowolne połączenie w UE za pośrednictwem jednej platformy. W tym celu UE musi zobowiązać przewoźników do udostępniania danych statycznych i dynamicznych, w tym danych dotyczących opłat.

### 2) Zeuropeizowanego planowania i zarządzania usługami międzynarodowymi.

Istniejąca infrastruktura transgraniczna nie jest w pełni wykorzystywana, częściowo z powodu braku zainteresowania ze strony operatorów kolejowych, a częściowo z powodu trudnej koordynacji usług międzynarodowych. UE powinna stworzyć **europejski organ, który prognozuje popyt, ocenia poziom wymaganych usług** (kierunek, częstotliwość, prędkość) i **przydziela przepustowości**. Taki organ mógłby zidentyfikować pożądane trasy, które nie są jeszcze w pełni wykorzystane i udostępnić te informacje operatorom pociągów. Mógłby również określić, na których odcinkach pożądanej linii usługi byłyby komercyjnie opłacalne, a gdzie konieczne byłyby obowiązki świadczenia usługi publicznej, aby zagwarantować kompletną usługę. Trans-Europe - Express 2.0 może stać się okrętem flagowym tej inicjatywy.

### 3) Wspierania uruchamiania nowych usług międzynarodowych

W Unii Europejskiej do transportu kolejowego ma zastosowanie ponad 11 000 różnych przepisów krajowych oraz istnieje wiele różnych systemów sygnalizacji i kontroli prędkości, systemów szerokości torów i systemów napięcia. Harmonizacja postępuje powoli. To sprawia, że uzasadnienie biznesowe dla połączeń międzynarodowych jest często trudne. Główną przeszkodą jest również brak interoperacyjnego taboru kolejowego, który mógłby poruszać się po różnych krajowych systemach kolejowych. Aby stymulować połączenia międzynarodowe, UE i państwa członkowskie powinny ogłaszać przetargi na transgraniczne obowiązki świadczenia usługi publicznej na głównych trasach i ustanowić publicznie zarządzaną pulę interoperacyjnego taboru lub zapewnić finansowanie i gwarancje na zakup albo leasing takiego taboru.

#### 4) Rozpoczęcia Europejskiej Inicjatywy Inwestycyjnej „Renesans Kolei – Połączyć Europę”.

Rozwój sieci transeuropejskiej (TEN-T) opóźniony jest o wiele lat. Na ukończenie do 2030 roku tylko samej sieci bazowej TEN-T potrzeba jeszcze 500 mld euro. Wraz z rozpoczęciem Europejskiego Roku Kolei państwa członkowskie i Komisja muszą zdecydowanie pchnąć naprzód ukończenie sieci bazowej TEN-T, a także usprawnienie innych połączeń transgranicznych. Plan naprawy UE stanowi doskonałą okazję do tego przedsięwzięcia.

#### 5) Ustalenia odpowiednich cen w celu stworzenia równych szans.

Kolej ma wyraźną niedogodność w porównaniu z transportem lotniczym i drogowym, jeśli spojrzeć na obecny system podatkowy. Lotnictwo jest obecnie w dużej mierze zwolnione z opodatkowania. W przyszłym roku UE dokona przeglądu dyrektywy dotyczącej opodatkowania energii i unijnego systemu handlu uprawnieniami do emisji (Energy Taxation Directive and the EU Emissions Trading System). Kluczowe jest, aby państwa członkowskie UE poparły wprowadzenie **ogólnounijnego podatku od benzyny oraz pełnej sprzedaży na aukcji uprawnień do emisji CO<sub>2</sub> (ETS)** dla lotnictwa w celu stworzenia bardziej wyrównanych warunków konkurencji dla kolei i lotnictwa. UE powinna również przyrzeć się alternatywnym mechanizmom finansowania w celu zmniejszenia opłat za dostęp do infrastruktury kolejowej.

---

**Sygnatariusze:** Germanwatch e.V. (Niemcy), Transport&Environment (Bruksela), Instytut Spraw Obywatelskich (Polska), France Nature Environnement (Francja), ECODES (Hiszpania), Eco-union (Hiszpania)

**Kontakt:** Lena Donat, donat@germanwatch.org

**Kontakt dla Polski:** Łukasz Janeczko, lukasz.janeczko@instytut.lodz.pl

You can download this paper here: [www.germanwatch.org/en/19221](http://www.germanwatch.org/en/19221)