

10 Maja 2021 r.

Pan Andrzej Adamczyk
Minister Infrastruktury
ul. Chałubińskiego 4/6
00-928 Warszawa

List otwarty 36 europejskich organizacji pozarządowych do ministrów transportu w Unii Europejskiej przed posiedzeniem Rady ds. Transportu zaplanowanym na 3 czerwca 2021 r.

Przeniesienie międzynarodowych podróży pasażerskich na kolej: realizacja działań w ramach Europejskiego Roku Kolei 2021.

Szanowny Panie Ministrze,
jako minister infrastruktury wkrótce dołączy Pan do swoich odpowiedników z całej Europy (na posiedzeniu Rady ds. Transportu UE zaplanowanym na 3 czerwca), aby omówić przyszłość podróży koleją. Europejski Rok Kolei 2021 to wyjątkowa okazja dla UE i rządów krajowych, aby pobudzić międzynarodową kolej pasażerską w Europie.

[Europejska Agencja Środowiska](#) uznaje kolej za najbardziej zrównoważony sposób zmotoryzowanego transportu pasażerskiego. **Chcemy, by pociągi stały się oczywistym wyborem środka transportu dla ludzi w Europie:** Europa potrzebuje atrakcyjnej i gęstej sieci międzynarodowych dalekobieżnych usług kolejowych, w tym częstych połączeń dziennych i nocnych, które obsługują większe odległości.

[Sondaże](#) pokazują, że mieszkańcy Europy są skłonni zmienić transport lotniczy na kolej – nawet w przypadku podróży międzynarodowych. Pana obowiązkiem jest doprowadzić do tych zmian. Obywatele UE oczekują atrakcyjnych połączeń, dogodnych godzin podróży, uczciwych cen, łatwego procesu rezerwacji i ochrony praw pasażerów. Wymaga to uczciwych warunków rynkowych dla kolei w porównaniu z liniami lotniczymi i transportem drogowym.

W swoim raporcie okresowym **platforma International Passenger Rail** opisuje wiele wyzwań związanych z obsługą klienta i cyfryzacją, usługami, infrastrukturą i ramami regulacyjnymi. Widzimy jednak istotne luki (np. brak wzmianki o równych warunkach dla różnych środków transportu) i brak konkretnych odpowiedzi.

Aby Europejski Rok Kolei zakończył się sukcesem, **na posiedzeniu Rady ds. Transportu rządy europejskie powinny omówić i zatwierdzić następujące działania**¹:

- 1) Zobowiązanie do uruchomienia co najmniej **30 nowych połączeń Europe Express i pociągów nocnych** oraz bieżąca poprawa usług, mając na celu stworzenie europejskiego rozkładu jazdy.
- 2) Uruchomienie **programu finansowania interoperacyjnego taboru kolejowego i wagonów sypialnych**.
- 3) Wprowadzenie obowiązku udostępniania danych w czasie rzeczywistym i danych dotyczących **biletów** dla przewoźników kolejowych
- 4) Zmniejszenie **opłat za dostęp do infrastruktury** dla pociągów międzynarodowych oraz wycofanie dotacji na loty i loty krótkodystansowe.
- 5) Zwiększenie inwestycji publicznych w **likwidowanie luk w infrastrukturze i modernizację istniejącej infrastruktury**.

Bez skoordynowanych i zdecydowanych działań politycznych Europejski Rok Kolei na niewiele się zda w kontekście ożywienia losu pociągów w Europie, właśnie wtedy, gdy najbardziej ich potrzebujemy. Po latach zaniedbań nadszedł czas, aby zainwestować w branżę ze świetlaną przyszłością.

Z wyrazami szacunku,

2Celsius	Greenpeace
Back on Track	Institute for Political Ecology
Bahn für Alle	Inter-Environnement Wallonie (IEW)
Bond Beter Leefmilieu (BBL)	KolejDEPL
Center for Transport and Energy (CDE)	Legambiente
Center za trajnostni razvoj podeželja Kranj -	
Center for Sustainable Rural Development	Ljubljanska kolesarska mreža - Ljubljana
Kranj	cycling network
Civil Affairs Institute (Instytut Spraw	
Obywatelskich)	Natuur&Milieu
Clean Air Action Group (Levego)	Odraž
Collectif Oui au train de nuit	ProKolej
Council for Sustainable Transport	Promoció del Transport Públic (PTP=
Ecocity	RAC France
Ecodes	Savez za Zeljeznicu - Pro Rail Alliance (SZZ)
Ecologistas en accion	Stay Grounded
	Transport Exclusion Association
Eco-union	(Stowarzyszenie Wykluczenie Transportowe)

¹ Więcej szczegółów w załączniku

Fahrgastverband Pro Bahn
Focus
Germanwatch
Green Transition Denmark

Transport&Environment
Verkehrsclub Deutschland (VCD)
Verkehrsclub Österreich (VCÖ)
Zelena Akcija



POLSKO-NIEMIECKA
KOLEJ PASAŻERSKA



ZAŁĄCZNIK

1) Zobowiązanie do uruchomienia 30 *nowych* połączeń Europe Express i pociągów nocnych oraz bieżąca poprawa usług, mając na celu stworzenie europejskiego rozkładu jazdy.

Począwszy od 2021 roku:

- Rządy powinny zobowiązać się do ustanowienia 30 nowych międzynarodowych połączeń kolejowych dziennych lub nocnych z wykorzystaniem istniejącej infrastruktury, a także bieżącej poprawy częstotliwości i czasu trwania podróży w przypadku istniejących połączeń. Działania te mają zostać wdrożone w latach 2021–2025.
- Rządy powinny również powołać grupę roboczą ds. „Europaktu”, europejskiego rozkładu jazdy pociągów i połączeń w regularnych odstępach czasu, wspieranej przez Europejską Agencję Kolejową, zarządców infrastruktury i przewoźników kolejowych, która opracuje również wizję rozkładu jazdy na 2030 rok oraz podstawy **stałego organu europejskiego** zajmującego się koordynacją sieci.
- Dla tych odcinków połączeń, które nie są finansowo opłacalne, należy udostępnić **wsparcie publiczne** w postaci transgranicznych obowiązków świadczenia usług publicznych lub funduszy załączkowych.

Dlaczego?

Między wieloma głównymi miastami europejskimi brakuje atrakcyjnych połączeń kolejowych. Nie ma ich w ogóle, wiążą się ze zbyt dużą liczbą przesiadek lub są zbyt rzadko. Inicjatywa Trans Europ Express 2.0 skupia się na kilku połączeniach i nie gwarantuje, że będą one faktycznie obsługiwane, natomiast Komisja Europejska planuje zaledwie 15 projektów pilotażowych tylko do 2030 roku. Wspólna wizja kompleksowej europejskiej sieci pociągów dziennych i nocnych ułatwi planowanie wydajności przewozowej i pomoże określić luki w usługach.

2) Uruchomienie programu finansowania interoperacyjnego taboru kolejowego i wagonów sypialnych.

Począwszy od 2021 roku:

Rządy powierzają Komisji uruchomienie programu finansowania puli interoperacyjnego taboru kolejowego i wagonów sypialnych. Wycofanie dotacji do podróży lotniczych i funduszy naprawczych może zapewnić środki na ten cel.

Dlaczego?

Wyposażenie taboru połączeń międzynarodowych w różne systemy bezpieczeństwa i sygnalizacji zwiększa koszty o około 40%. Wprowadzenie ogólnounijnego systemu sygnalizacji i kontroli prędkości (ERTMS — europejski system zarządzania ruchem kolejowym) oraz zwiększenie harmonizacji potrwa jeszcze dziesięciolecie. Dodatkowe koszty interoperacyjnego taboru i brak wagonów sypialnych są głównymi przeszkodami w rozwoju nowych połączeń.

Ponadto taki projekt przyczyni się do ekologicznego i równomiernego ożywienia gospodarczego poprzez stworzenie wielu trwałych miejsc pracy.

3) Wprowadzenie obowiązku udostępniania danych w czasie rzeczywistym i danych dotyczących biletów dla przewoźników kolejowych.

Począwszy od 2021 roku:

Rządy powinny powierzyć Komisji opracowanie przepisów dotyczących biletów kolejowych, które umożliwią pasażerom wyszukiwanie i rezerwowanie biletów w całej Europie jednym kliknięciem, do 9–12 miesięcy wcześniej, przy zapewnieniu ochrony praw pasażerów na cały okres podróży.

Dlaczego?

Integracja informacji od różnych przewoźników kolejowych jest technicznie możliwa, ale wielu z nich nie udostępnia niezbędnych danych i praw do sprzedaży biletów oraz nie sprzedaje biletów bezpośrednich, mimo obietnic sektora dotyczących rozwiązania tego problemu złożonych już wiele lat temu.

4) Zmniejszenie opłat za dostęp do infrastruktury dla pociągów międzynarodowych oraz zmniejszenie liczby lotów

Począwszy od 2021 roku:

W przypadku pociągów międzynarodowych, w tym pociągów nocnych, rządy powinny zobowiązać państwa członkowskie do obniżania opłat do poziomu kosztów bezpośrednich. W międzyczasie kraje powinny już korzystać z elastyczności, jaką dysponują, aby zmniejszyć opłaty za dostęp do infrastruktury do poziomów kosztów bezpośrednich i pokrywać dodatkowe koszty infrastruktury ze swoich budżetów krajowych. Rządy powinny również zgodzić się na stopniowe wycofywanie dotacji na podróże lotnicze i wprowadzenie zakazu transgranicznych i krajowych lotów krótkodystansowych, jeśli istnieje nocny pociąg lub rozsądne połączenie dzienne.

Dlaczego?

Wiele rządów pobiera nie tylko bezpośrednio opłaty za użytkowanie infrastruktury, ale także dodatkowo wysokie marże — czasami specjalnie dla pociągów międzynarodowych. Im większe odległości pokonywane, tym wyższe koszty. Unijne rozporządzenie już teraz zapewnia państwom członkowskim elastyczność w obniżaniu opłat za dostęp do infrastruktury, bez konieczności dostosowywania prawa UE. Linie lotnicze korzystają z ulg podatkowych, a to sprawia, że podróżowanie pociągiem jest mniej atrakcyjne. [Dziesięć z dwudziestu najbardziej ruchliwych europejskich tras lotniczych](#) można pokonać pociągiem w mniej niż sześć godzin.

5) Zwiększenie inwestycji publicznych w likwidowanie luk w infrastrukturze i modernizację istniejącej infrastruktury.

Począwszy od 2021 roku:

Rządy powinny wspierać wzrost europejskich inwestycji w modernizację infrastruktury kolejowej i zwracać się do Komisji o coroczne sprawozdania dotyczące kwoty i udziału finansowania transportu UE przeznaczonego na projekty infrastruktury kolejowej. Powinny również zgodzić się na przeznaczenie większej części środków na ożywienie gospodarki i fundusze spójności każdego kraju z przeznaczeniem na transgraniczne projekty kolejowe, a także corocznie składać Komisji Europejskiej sprawozdania z postępów.

Dlaczego?

Obecne krajowe i unijne plany budżetowe nie zapewniają wystarczającego finansowania infrastruktury kolejowej. Elektryfikacja, wprowadzenie europejskiego systemu zarządzania ruchem kolejowym, zwiększanie wydajności przewozowej węzłów i kluczowych korytarzy oraz uzupełnianie brakujących połączeń mają kluczowe znaczenie dla przygotowania infrastruktury do renesansu kolei.