

Opinia Europejskiego Komitetu Regionów – Europejski Rok Kolei 2021

(2020/C 440/25)

Sprawozdawca:	Jarosław STAWIARSKI (PL/EKR), marszałek województwa lubelskiego
Dokument źródłowy:	Wniosek dotyczący decyzji Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie Europejskiego Roku Kolei (2021) COM(2020) 78 final

I. ZALECANE POPRAWKI

Poprawka 1

Motyw 6

Tekst zaproponowany przez Komisję	Poprawka KR-u
Łącząc główne unijne szlaki transportowe z peryferyjnymi regionami i terytoriami, sektor kolei przyczynia się do zapewnienia społecznej, gospodarczej i terytorialnej spójności.	Łącząc główne unijne szlaki transportowe z peryferyjnymi regionami i terytoriami, sektor kolei przyczynia się do zapewnienia społecznej, gospodarczej i terytorialnej spójności zarówno jako lokalna i regionalna usługa publiczna, jak i dalekobieżny środek transportu o dużej pojemności dla podróżnych i towarów.

Uzasadnienie

Wspominając o wkładzie w spójność, należy wskazać różne modele kolei, które są dla niej korzystne, tak aby podkreślić znaczenie i potrzebę, bez wyjątku, każdego z nich z myślą o realizowanym celu.

Poprawka 2

Artykuł 3 ust. 1

Tekst zaproponowany przez Komisję	Poprawka KR-u
a) inicjatywy i imprezy służące promowaniu debaty, zwiększaniu świadomości i ułatwianiu zaangażowania obywateli, przedsiębiorstw i organów publicznych w celu przyciągnięcia większej liczby osób i towarów do kolei jako środka w walce ze zmianą klimatu za pośrednictwem wielu kanałów i narzędzi, w tym imprezy w państwach członkowskich;	a) inicjatywy i imprezy służące promowaniu debaty, zwiększaniu świadomości i ułatwianiu zaangażowania obywateli, przedsiębiorstw i organów publicznych w celu przyciągnięcia większej liczby osób i towarów do kolei jako środka w walce ze zmianą klimatu za pośrednictwem wielu kanałów i narzędzi, w tym imprezy w państwach członkowskich, a także nowa polityka handlowa ułatwiająca dostęp do kolei za pomocą ofert, rabatów i promocji ze szczególnym uwzględnieniem specjalnych grup i zbiorowości;

Uzasadnienie

Aby przyciągnąć nowych użytkowników do transportu kolejowego, kluczowe znaczenie ma ułatwienie dostępu do tego środka transportu za pomocą nowej polityki cenowej, ofert i rabatów, w szczególności na trasach objętych zobowiązaniem z tytułu świadczenia usług publicznych.

Poprawka 3

Artykuł 4

Tekst zaproponowany przez Komisję	Poprawka KR-u
<p>Za organizację uczestnictwa w europejskim roku na poziomie krajowym odpowiadają państwa członkowskie. W tym celu państwa członkowskie wyznaczają koordynatorów krajowych. Koordynatorzy krajowi zapewniają koordynację odpowiednich działań na poziomie krajowym.</p>	<p>Za organizację uczestnictwa w europejskim roku na poziomie krajowym odpowiadają państwa członkowskie. W tym celu państwa członkowskie wyznaczają koordynatorów krajowych. Koordynatorzy krajowi zapewnią koordynację odpowiednich działań na szczeblu krajowym, biorąc również pod uwagę promocję transportu kolejowego, którą mogą prowadzić różne władze regionalne w każdym państwie członkowskim UE.</p>

Uzasadnienie

W celu zapewnienia efektywnego wdrożenia Europejskiego Roku Kolei w państwach członkowskich – kluczowe jest zaangażowanie w ten projekt władz regionalnych i promowanie kolei nie tylko na poziomie centralnym, ale w szczególności regionalnym.

Poprawka 4

Artykuł 5

Tekst zaproponowany przez Komisję	Poprawka KR-u
<ol style="list-style-type: none"> <li data-bbox="177 1375 794 1570">Komisja regularnie zwołuje posiedzenia koordynatorów krajowych w celu koordynowania przebiegu europejskiego roku. Posiedzenia te służą również wymianie informacji na temat realizacji europejskiego roku na poziomie krajowym i unijnym; przedstawiciele Parlamentu Europejskiego mogą brać w udział w tych posiedzeniach jako obserwatorzy. <li data-bbox="177 1659 794 1823">Koordynacja Europejskiego Roku na poziomie Unii ma charakter przekrojowy, tak aby stworzyć synergię między poszczególnymi unijnymi programami i inicjatywami na rzecz finansowania projektów w zakresie transportu kolejowego lub projektów, które mają aspekt dotyczący kolei. <li data-bbox="177 1890 794 2085">Komisja zwołuje regularne spotkania zainteresowanych stron i przedstawicieli organizacji lub podmiotów działających w dziedzinie transportu kolejowego, w tym funkcjonujących ponadnarodowych sieci i właściwych organizacji pozarządowych, a także organizacji i społeczności skupiających młodzież, w celu uzyskania wsparcia przy realizacji europejskiego roku na poziomie Unii. 	<ol style="list-style-type: none"> <li data-bbox="794 1375 1410 1599">Komisja regularnie zwołuje posiedzenia koordynatorów krajowych w celu koordynowania przebiegu europejskiego roku. Posiedzenia te służą również wymianie informacji na temat realizacji europejskiego roku na poziomie krajowym i unijnym; przedstawiciele Parlamentu Europejskiego oraz Europejskiego Komitetu Regionów mogą brać w udział w tych posiedzeniach jako obserwatorzy. <li data-bbox="794 1659 1410 1823">Koordynacja Europejskiego Roku na poziomie Unii ma charakter przekrojowy, tak aby stworzyć synergię między poszczególnymi unijnymi programami i inicjatywami na rzecz finansowania projektów w zakresie transportu kolejowego lub projektów, które mają aspekt dotyczący kolei. <li data-bbox="794 1890 1410 2085">Komisja zwołuje regularne spotkania zainteresowanych stron i przedstawicieli organizacji lub podmiotów działających w dziedzinie transportu kolejowego, w tym funkcjonujących ponadnarodowych sieci i właściwych organizacji pozarządowych, a także organizacji i społeczności skupiających młodzież, w celu uzyskania wsparcia przy realizacji europejskiego roku na poziomie Unii.

Tekst zaproponowany przez Komisję	Poprawka KR-u
Komisja, o ile będzie to możliwe ze względów budżetowych, może zorganizować zaproszenia do składania wniosków i projektów, które będą mogły otrzymać wsparcie ze względu na ich szczególny wkład w osiągnięcie celów europejskiego roku.	Komisja, o ile będzie to możliwe ze względów budżetowych, może zorganizować zaproszenia do składania wniosków i projektów, które będą mogły otrzymać wsparcie ze względu na ich szczególny wkład w osiągnięcie celów europejskiego roku. Projekty otrzymujące wsparcie unijne powinny być wybierane z uwzględnieniem parytetu geograficznego.

Uzasadnienie

Udział KR-u w posiedzeniach koordynatorów jest niezbędny z uwagi na ważną rolę samorządów w rozwijaniu regionalnego i lokalnego transportu kolejowego. Wsparcie finansowe projektów w ramach Europejskiego Roku Kolei powinno być zrównoważone, stąd propozycja kryterium geograficznego.

II. ZALECENIA POLITYCZNE

A. ROLA I WKŁAD KOLEI NA RZECZ ROZWOJU SPOŁECZNO-GOSPODARCZEGO EUROPEJSKICH REGIONÓW, ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI I OSIĄGNIĘCIA CELÓW KLIMATYCZNYCH ZDEFINIOWANYCH W STRATEGII EUROPEJSKIEGO ZIELONEGO ŁADU ORAZ POLITYCE TRANSPORTOWEJ UE

EUROPEJSKI KOMITET REGIONÓW

1. Z zadowoleniem przyjmuje wniosek w sprawie Europejskiego Roku Kolei (2021), aby poprzez projekty, debaty, wydarzenia, wystawy i inicjatywy w całej Europie promować kolej wśród obywateli, przedsiębiorstw i władz jako atrakcyjny i zrównoważony środowiskowo sposób przemieszczania się po Europie.
2. Odnotowuje zbieżność celów decyzji w sprawie Europejskiego Roku Kolei z promowaniem transportu kolejowego w ramach komunikatu Komisji w zakresie Europejskiego Zielonego Ładu, w szczególności w odniesieniu do zrównoważonej i inteligentnej mobilności oraz osiągnięcia neutralności klimatycznej UE do 2050 r.
3. Zauważa, że kolej jest jednym z najbardziej zrównoważonych, energooszczędnych i najbezpieczniejszych środków transportu i jako taki będzie odgrywać ważną rolę w przyszłym europejskim systemie mobilności.
4. Zauważa, że kolej jest sześć razy bardziej energooszczędna niż transport drogowy, emituje także dziewięć razy mniej CO₂ niż transport drogowy towarów i pasażerski transport lotniczy.
5. Zauważa, że kolej, jako lider w neutralnej dla klimatu mobilności w UE, ustanowiła własną strategię zrównoważonej mobilności, aby do 2050 r. osiągnąć cel pełnego funkcjonowania przy zerowych emisjach.
6. Przypomina, że wszystkie rodzaje transportu powinny przyczynić się do pokrywania generowanych przez nie kosztów zewnętrznych, zgodnie z zasadą „zanieczyszczający płaci”. W związku z tym wzywa niemiecką prezydentkę w Radzie UE do przyspieszenia dyskusji na temat eurowiniety, tak aby w nadchodzących miesiącach przyjąć ogólne podejście umożliwiające negocjacje trójstronne z Parlamentem Europejskim w celu promowania przejścia z transportu drogowego na kolejowy.
7. Podkreśla, że sektor kolejowy ma również znaczący wkład w europejską gospodarkę i w urzeczywistnienie jednolitego rynku europejskiego.

8. Zwraca ponadto uwagę, że celów w zakresie przejścia na transport kolejowy nie można osiągnąć wyłącznie za pomocą środków zachęcających w sektorze kolejowym, lecz że cele wytyczone przez Komisję w ramach Zielonego Ładu wymagają również środków zniechęcających odnośnie do rodzajów transportu zasilanych paliwami kopalnymi.
9. Odnotowuje, że dzięki wysiłkom sektora kolejowego na rzecz poprawy usług zadowolenie pasażerów z tych usług regularnie wzrasta ⁽¹⁾.
10. Zwraca uwagę, że postępująca urbanizacja będzie stanowić jedno z największych wyzwań na świecie. Konieczne jest zatem stworzenie nowych paradygmatów mobilności. Pełne wdrożenie pojazdów elektrycznych i zautomatyzowanych potrwa jeszcze wiele lat, podczas gdy problemy spowodowane przez zmianę klimatu już dziś wymagają wsparcia dla sektora kolei.
11. Podkreśla, że inwestycje w kolejowe korytarze towarowe i terminale przeładunkowe przyczyniają się do poprawy spójności terytorialnej UE, rozwoju handlu z krajami trzecimi, rozwoju gospodarczego i zatrudnienia.
12. W związku z planowanym przeglądem rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 1315/2013 ⁽²⁾ (TEN-T) zachęca instytucje UE do dalszego wspierania rozwoju tej sieci i inwestowania w nowe korytarze wszędzie tam, gdzie jest to konieczne w Unii Europejskiej, szczególnie w regionach posiadających słabiej rozwiniętą infrastrukturę kolejową. Przykładem korytarza posiadającego europejską wartość dodaną są Amber Corridor (korytarz bursztynowy) oraz Rail Baltica.
13. Odnotowuje, że inwestycje z instrumentu „Łącząc Europę” w kolejnictwo w latach 2014–2016 przyniosły PKB o wartości 264 mld EUR. Dalsze oczekiwane korzyści z tego instrumentu, wynikające z inwestowania w korytarze sieci bazowej w UE, powinny przynieść 1,8 % dodatkowego PKB w 2030 r. i zmianę modalną pozwalającą obniżyć koszty zewnętrzne.
14. Zauważa sukces usług kolei dużych prędkości w Europie i ich potencjał w zastępowaniu sieci połączeń lotniczych do 800–1 000 km. Zachęca do dalszego rozwoju infrastruktury kolei dużych prędkości, szczególnie w krajach w Europie Środkowej oraz Wschodniej i w krajach nordyckich, gdyż poprawi to łączność europejskiej sieci transportu, sprzyjając konkurencyjności, dostępności i realizacji celów klimatycznych UE.
15. Odnotowuje, że kryzys COVID-19 potwierdził, że europejski system kolejowy cechuje się dużą odpornością i stabilnością, które umożliwiły ciągłe utrzymanie spójności terytorialnej, zwłaszcza między regionami, dzięki transportowi pacjentów i towarów pierwszej potrzeby.
16. Odnotowuje różnice w rozwoju i jakości infrastruktury między różnymi państwami europejskimi i z zadowoleniem przyjmuje fakt, że w ramach nowego europejskiego instrumentu „Łącząc Europę” przewidziano znaczną część budżetu na spójną strategię obejmującą całą UE w celu zmniejszenia różnic w funkcjonowaniu systemów kolei pomiędzy państwami Unii.

17. Wyraża opinię, że decydenci UE powinni wykorzystać okres odbudowy gospodarczej po pandemii, aby bardziej skoncentrować się na ekologicznych środkach transportu, takich jak kolej. Przyszłe strategie transportowe UE oraz plany inwestycyjne muszą odzwierciedlać ten nowy kierunek.

II. WYZWANIA STOJĄCE PRZED EUROPEJSKĄ KOLEJĄ I ZALECENIA KOMITETU REGIONÓW NA RZECZ JEJ PROMOCJI I ROZWOJU

EUROPEJSKI KOMITET REGIONÓW

18. Odnotowuje, że celem białej księgi w sprawie transportu z 2011 r. było osiągnięcie znaczącego przesunięcia modalnego na rzecz kolei. Ubolewa, że tych zamierzeń nie udało się zrealizować, a sektor transportu ogółem odnotowuje ciągły wzrost emisji gazów cieplarnianych.

⁽¹⁾ Eurobarometr Flash 463, styczeń–luty 2018 r. dotyczący zadowolenia Europejczyków z usług kolejowych.

⁽²⁾ Dz.U. L 348 z 20.12.2013, s. 1.

19. Apeluje do instytucji unijnych oraz władz krajowych o podjęcie pilnych działań mających na celu wyrównanie warunków konkurencji różnych rodzajów transportu, w szczególności poprzez uwzględnienie negatywnych efektów zewnętrznych dla środowiska i dostosowanie opodatkowania, oraz o konsekwentne promowanie kolei. W tym kontekście przypomina, że wyraził już poparcie dla europejskiej inicjatywy obywatelskiej Fairesene, której sygnatariusze domagają się opodatkowania paliwa lotniczego.

Realizacja unijnych celów klimatycznych

20. Podtrzymuje swój apel ⁽³⁾ o zniesienie obecnych zwolnień z VAT przewidzianych w dyrektywie 2006/112/WE ⁽⁴⁾, na mocy której wszystkie państwa członkowskie stosują zwolnienia z VAT w odniesieniu do transgranicznego ruchu lotniczego, zaś do transgranicznego ruchu kolejowego – nie.

21. Apeluje do instytucji UE i rządów państw o wzmocnienie strategicznej współpracy na rzecz zapobiegania zmianom klimatycznym poprzez pilne wsparcie działań w zakresie m.in.:

- wprowadzenia zasady pełnej internalizacji zewnętrznych kosztów w transporcie; zapewnienia równych norm bezpieczeństwa dotyczących wszystkich rodzajów transportu,
- uczynienia z kolei (zgodnie ze zobowiązaniem ministrów państw członkowskich w deklaracji z Grazu) jako istotnego elementu zrównoważonej mobilności w UE zarówno w ruchu pasażerskim, jak i towarowym,
- dalszego wsparcia elektryfikacji i modernizacji sieci kolejowej,
- wsparcia przesunięcia modalnego na rzecz kolei, w tym w szczególności dla kolejowego transportu pasażerskiego lokalnego i regionalnego, jak również w podróżach do 1 000 km oraz wdrożenia programów pomocowych i finansowych dla kolejowego transportu towarowego, które pozwolą mu zwiększyć udział w przewozie w UE z obecnych 17 % do co najmniej 30 % w 2030 r.,
- dokonania bilansu prac wykonanych w ramach przedsięwzięcia Shift2Rail i zintensyfikowania wsparcia na rzecz badań i rozwoju oraz innowacji w sektorze kolejowym m.in. poprzez dalsze działania w programie „Horyzont Europa”.

Realizacja celów unijnej polityki transportowej

22. Zauważa, że polityka unijna TEN-T jest istotnym instrumentem koordynacji ważnych dla Unii (i krajów trzecich) multimodalnych projektów transportowych oraz przyczynia się do rozwoju transgranicznej i regionalnej infrastruktury.

23. Zwraca jednak uwagę na brak komplementarności w zakresie inwestycji między bazową a kompleksową siecią kolejową TEN-T. Istotne jest zapewnienie wystarczającego finansowania również dla sieci kompleksowej.

24. Podkreśla, że polityka transportowa nie powinna się skupiać tylko na projektach rozszerzania sieci o nowe linie kolejowe, ale również na modernizacji i podniesieniu parametrów obecnej infrastruktury kolejowej. W trakcie tego procesu należy priorytetowo traktować pojazdy o wyższej efektywności klimatycznej i takie, które zapewniają uniknięcie zakorkowania dróg.

25. Apeluje o pełne wsparcie dla niezbędnych publicznych inwestycji w infrastrukturę kolejową, a także o wykorzystanie potencjału i roli kolei w wychodzeniu europejskiej gospodarki z kryzysu COVID-19.

26. Zauważa, że kolejowe węzły miejskie nie są wystarczająco zintegrowane z siecią TEN-T. Kolej ma również braki w zakresie infrastruktury ostatniej mili. Zaleca, by poprzez tworzenie zrównoważonych planów i strategii transportowych umieścić kolej w centrum systemu integrującego różne formy transportu regionalnego i miejskiego.

⁽³⁾ [2015/2347\(INI\)](#).

⁽⁴⁾ Dz.U. L 347 z 11.12.2006, s. 1.

27. Zachęca do wzmocnienia roli stacji kolejowych jako efektywnych multimodalnych interfejsów w łańcuchach miejskiej i podmiejskiej mobilności, łączących i integrujących systemy kolejowe z innymi formami transportu czy miejskimi systemami współdzielonymi (np. rowerowymi).

28. Zwraca uwagę na potrzebę odpowiedniego poziomu ochrony pasażerów, w tym pasażerów o ograniczonej mobilności. Przyszłe rozwiązania legislacyjne muszą w zbalansowany sposób określać prawa i obowiązki, umożliwiając sektorowi udźwignięcie zobowiązań.

29. Wzywa ponadto instytucje UE do wyboru szerszego podejścia do wspierania i rozbudowy drugorzędnych sieci kolejowych, a także dodatkowej infrastruktury przetwarzania (np. terminali) przy ulepszaniu lub rozwijaniu infrastruktury kolejowej oraz do odpowiedniego dostosowania lub rozszerzenia instrumentów wsparcia.

Potrzeby inwestycyjne, potrzeby w zakresie finansowania i wzmocnienia konkurencyjności sektora kolejowego

30. Zwraca uwagę na duże potrzeby inwestycyjne kolei, zwłaszcza w obszarze regionalnym. W celu utrzymania konkurencyjności sektor kolei musi uzyskać dostęp do unijnego dofinansowania projektów w zakresie infrastruktury, inwestycji taborowych, innowacji, cyfryzacji oraz działań związanych z zagrożeniami terrorystycznymi, szczególnie w krajach, które posiadają mniej rozwinięty sektor usług kolejowych.

31. Postuluje, by w budżecie UE na lata 2021–2027, jak i w budżetach państw członkowskich zagwarantować wystarczające środki na pokrycie potrzeb inwestycyjnych kolei. Odnotowuje, że kraje Europy Środkowo-Wschodniej borykają się z problemami wynikającymi z przestarzałego taboru kolejowego lub jego braku. Inwestycje są niezbędne dla podniesienia konkurencyjności kolei.

32. Mając na uwadze wyzwania finansowe oraz ambitne cele rozwojowe sektora kolei, postuluje złagodzenie rozporządzeń w sprawie spójności, tak aby umożliwić konieczne zwiększenie budżetu funduszy wspierających kolejowe inwestycje w ramach EFRR i Funduszu Spójności. Wzywa również do zwiększenia budżetu instrumentu „Łącząc Europę” w celu przyczynienia się do ekologicznej transformacji europejskiego systemu transportowego.

33. Zaleca rozważenie długofalowego unijnego mechanizmu finansowania transportu zrównoważonego zasilanego środkami pozyskiwanymi od mniej ekologicznych gałęzi transportu, zgodnie z zasadą „zanieczyszczający płaci”.

34. Wskazuje na konieczność utrzymania grantów jako głównej formuły unijnego finansowania inwestycji kolejowych. Większość projektów infrastrukturalnych nie generuje wystarczających dochodów – pokrywają one zwykle 10–20 % całkowitych kosztów inwestycji. Równocześnie projekty te generują duże korzyści społeczno-ekonomiczne.

35. Wskazuje na znaczenie inwestowania w podniesienie przepustowości kolejowych węzłów miejskich i w regionalny transport kolejowy, pełniący rolę trzonu mobilności w niektórych regionach. Kolej zwiększa spójność terytorialną UE, zapobiegając tym samym wykluczeniu komunikacyjnemu.

36. Podkreśla znaczenie projektów promujących mobilność bez granic, dostępną dla każdego użytkownika, w tym dla osób starszych, osób o ograniczonej mobilności czy z niepełnosprawnościami.

37. Wskazuje na potrzebę inwestycji w cyfryzację i automatyzację kolei, aby uczynić transport kolejowy jeszcze bardziej efektywnym i konkurencyjnym.

38. Odnotowuje potrzebę dofinansowania wdrożenia istniejących rozwiązań innowacyjnych dla usprawnienia połączeń z krajami o odmiennie szerokości toru, takich jak urządzenie samoczynnego rozstawu osi kół SUW 2000, co przyczyni się do poprawy połączeń z krajami trzecimi.

C. ZALECENIA KOMITETU REGIONÓW W ZAKRESIE EFEKTYWNYCH FORM PROMOCJI TRANSPORTU KOLEJOWEGO W RAMACH EUROPEJSKIEGO ROKU KOLEI 2021

EUROPEJSKI KOMITET REGIONÓW

39. Zachęca instytucje UE, władze krajowe i regionalne do podejmowania działań powiązanych z celami Europejskiego Roku Kolei na rzecz promowania kolei jako ekologicznego, innowacyjnego i bezpiecznego rodzaju transportu. Wspólnie z kolejami i organizacjami kolejowymi mogą one organizować i propagować:

- inicjatywy, wystawy i imprezy służące promowaniu debaty politycznej, biznesowej i społecznej podkreślającej znaczenie kolei w systemie transportowym i gospodarczym UE (m.in. Targi Kolejowe TRAKO 2021 w Gdańsku),
- kampanie informacyjne i edukacyjne w zakresie roli i wartości dodanej transportu kolejowego oraz zachęcanie społeczeństwa do wkładu w realizację celu zrównoważonego transportu,
- wymiany doświadczeń i dobrych praktyk pomiędzy władzami regionalnymi i lokalnymi, przedsiębiorstwami kolejowymi, przedstawicielami instytucji unijnych, aby promować kolej.

40. KR dąży do zwiększenia udziału i roli kolei w transporcie publicznym oraz uatrakcyjnienia jej wizerunku pod względem ekonomicznym i społecznym. Oprócz promowania osiągnięcia neutralności klimatycznej kolei warto podnosić i podkreślać atrakcyjność zatrudnienia w tym sektorze w związku z pojawiającą się luką pokoleniową i zmianami w zawodach kolejowych. Dlatego KR w szczególności:

- zachęca władze krajowe i regionalne do promowania kształcenia w zawodach kolejowych i tworzenia szkół oraz kierunków kolejowych na uczelniach wyższych, odzwierciedlających zapotrzebowanie rynku, szczególnie w dziedzinie inżynierii, automatyzacji, sygnalizacji i innych specjalistycznych dziedzin,
- zachęca firmy kolejowe do oferowania dodatkowych szkoleń i podnoszenia atrakcyjności pracy w sektorze kolejowym,
- zaleca przedsiębiorstwom kolejowym i szkołom, przy wsparciu władz regionalnych i krajowych, organizowanie dla uczniów konkursów wiedzy o kolei,
- zachęca Komisję do utrzymania i rozszerzenia programu #DiscoverEU; proponuje też wystąpienie ze wspólną inicjatywą łączącą ten program z sektorem kolejowym; miałyby to 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 jako nośnikach kultury lub wizytach technicznych, dzięki którym młodzież dowiedziałaby się więcej o kolei,
- z zadowoleniem przyjmuje zaangażowanie sektora kolejowego w międzynarodowy festiwal sztuki „Europalia” w 2021 r., który będzie poświęcony wpływowi kolei na sztukę oraz roli kolei jako promotora przemian.

41. Dostrzega konieczność wsparcia sektora kolei na poziomie unijnym i krajowym, również w kontekście wyzwań podejmowanych przez sektor kolei. Dlatego:

- zachęca koleje do zwiększenia wkładu w zrównoważoną turystykę poprzez tworzenie nowych i przywracanie połączeń kolejowych,
- apeluje do sektora kolei i państw członkowskich o rozszerzenie oferty pociągów nocnych i pociągów pasażerskich z platformami samochodowymi,
- apeluje do Komisji Europejskiej o stworzenie spójnej Europejskiej Sieci Kolei Dużych Prędkości jako alternatywy lub uzupełnienia dla transportu lotniczego i indywidualnego bez ograniczania rozwoju infrastruktury potrzebnej do przewozów regionalnych i towarowych;

- zachęca koleje do stałej poprawy cyfryzacji i dostępności usług poprzez rozwój aplikacji i platform sprzedaży biletów oraz podjęcie prac na rzecz wspólnego europejskiego systemu sprzedaży biletów kolejowych,
 - wspiera koleje i państwa członkowskie w działaniach na rzecz interoperacyjności w ruchu międzynarodowym,
 - zachęca państwa członkowskie do promowania i finansowania programów w zakresie przenoszenia ładunków z dróg na kolej poprzez tworzenie nowych projektów, np. „tiry na tory”⁽⁵⁾, oraz do wymiany najlepszych praktyk w zakresie przesunięcia międzygałęziowego,
 - zachęca władze regionalne i krajowe do stworzenia długofalowych planów transportowych z wiodącą rolą kolei tam, gdzie jest to uzasadnione, oraz wskazuje na konieczność promocji kolei jako kluczowego elementu w rozwiązaniu problemu wykluczenia komunikacyjnego regionów peryferyjnych i/lub słabiej rozwiniętych, W wypadku regionów nieposiadających transportu kolejowego, takich jak regiony najbardziej oddalone, należy znaleźć alternatywne rozwiązania w zakresie mobilności odpowiadające realiom panującym w tych regionach.
 - zachęca władze regionalne do wsparcia istniejących zabytków kolejowych, muzeów, zabytkowych parowozowni jako dziedzictwa kulturowego w swoich regionach,
 - zaleca promowanie i wdrażanie przez władze lokalne we współpracy z przedsiębiorstwami kolejowymi spójnych rozwiązań transportowych „od drzwi do drzwi” z uwzględnieniem projektów korzystających z gospodarki dzielenia się, w tym bikesharingu,
 - zaleca prowadzenie szeroko zakrojonych wspólnych kampanii promocyjnych regionów i kolei z wykorzystaniem różnorodnych form przekazu i kanałów informacyjnych, a także wyeksponowania dworców kolejowych i taboru kolejowego jako nośników kultury w celu szerzenia edukacji i budowania relacji z pasażerami oraz tworzenia społecznej świadomości postrzegania kolei jako kluczowego środka transportu w walce ze zmianami klimatycznymi,
 - zachęca władze krajowe i regionalne do wsparcia inwestycji w obszarze budowy terminali intermodalnych przy szlakach kolejowych i na granicach z krajami trzecimi oraz do modernizacji i utrzymania dworców i przystanków kolejowych, łącznie z drogami dojazdu, oznakowaniem i tworzeniem przestrzeni parkingowych dla osób dojeżdżających autami do przystanków kolejowych.
42. Wskazuje na konieczność promocji inicjatyw multimodalnych związanych z integracją kolei z innymi środkami transportu współdzielonego (car-sharing, bike-sharing).
43. Uznaje za zasadne wsparcie inwestycji na poziomie regionalnym i krajowym na modernizację dworców historycznych, które są przebudowywane również w celu ograniczenia negatywnego wpływu na środowisko oraz nowych innowacyjnych dworców, które uwzględniają wymogi związane z ekologią, głównie w zakresie wykorzystania OZE.
44. Zaleca zwiększenie budżetu z 8 mln, o których mowa w projekcie decyzji Komisji COM(2020)78, do 12 mln EUR.

Bruksela, dnia 14 października 2020 r.

Apostolos TZITZIKOSTAS

Przewodniczący
Europejskiego Komitetu Regionów

⁽⁵⁾ <https://tirynatory.pl/>