

Opinia Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego „Zapewnienie sprzyjającej włączeniu społecznemu transformacji sektorowej w kierunku zdigitalizowanego sektora kolejowego”

(opinia z inicjatywy własnej)

(2020/C 47/04)

Sprawozdawca: **Alberto MAZZOLA**

Współsprawozdawca: **Guy GREIVELDING**

Decyzja Zgromadzenia Plenarnego	21.2.2019
Podstawa prawna	Art. 32 ust. 2 regulaminu wewnętrznego Opinia z inicjatywy własnej
Sekcja odpowiedzialna	Komisja Konsultacyjna ds. Przemian w Przemysle (CCMI)
Data przyjęcia przez CCMI	2.10.2019
Data przyjęcia na sesji plenarnej	30.10.2019
Sesja plenarna nr	547
Wynik głosowania (za/przeciw/wstrzymało się)	202/0/5

1. Zalecenia

1.1. Cyfryzacja przyczynia się do zwiększenia wydajności transportu kolejowego zarówno pasażerów, jak i towarów oraz wygody korzystania z niego, lecz naraża również systemy kolejnictwa na zagrożenia w zakresie cyberbezpieczeństwa. Dlatego EKES zaleca ściślejszą współpracę między Agencją Unii Europejskiej ds. Cyberbezpieczeństwa (ENISA) a Agencją Kolejową Unii Europejskiej (ERA).

1.2. EKES jest zdania, że należy zdecydowanie przyspieszyć wdrażanie europejskiego systemu zarządzania ruchem kolejowym (ERTMS), który stanowi główny element cyfrowej strategii kolejowej UE. Niezbędne inwestycje, rzędu ponad 100 mld EUR, zostaną zrealizowane za pomocą specjalnej inicjatywy Komisji, która będzie przewidywać duże zobowiązanie budżetowe UE, a także konkretne wsparcie ze strony państw członkowskich oraz znaczny kapitał prywatny (InvestEU).

1.3. EKES zachęca, by kolej wspólnie z innymi rodzajami transportu publicznego opracowała kompleksowe i interoperacyjne ramy mobilności jako usługi (MaaS), zapewniające wszystkim obywatelom przystępność cenową oraz łatwość dostępu do mobilności i transportu publicznego jako usługi świadczonej w interesie ogólnym, a także by dążyła do stworzenia otwartych ram IT typu „włącz i używaj” (*plug and play*) umożliwiających sprzedaż multimodalnych biletów w Europie. Kolej może stanowić podstawę rozwoju aspektu europejskiej tożsamości cyfrowej związanego z mobilnością.

1.4. EKES wzywa Europejską Federację Pracowników Transportu, Stowarzyszenie Kolei Europejskich i Przedsiębiorstw Infrastrukturalnych oraz Stowarzyszenie Europejskich Zarządców Infrastruktury Kolejowej, by w ramach dialogu społecznego UE ustanowiły proaktywny, przejrzysty dialog, np. w postaci swoistej „mapy drogowej cyfryzacji”, i zainicjowały wspólne inicjatywy mające na celu określenie i przewidywanie skutków automatyzacji i cyfryzacji oraz utrzymanie wysokiego poziomu zatrudnienia i gwarancji socjalnych w ramach społecznie sprawiedliwej transformacji.

1.5. EKES opowiada się za utworzeniem organu regulacyjnego UE ds. kolei w celu wspierania rozwoju jednolitego rynku kolejowego UE, który będzie obejmował również aspekty cyfrowe.

2. Wprowadzenie

Europejski system mobilności i transportu przechodzi obecnie przemianę w kierunku znacznie bardziej ekologicznego i bardziej zdigitalizowanego systemu.

Przekształceniu ulegną łańcuchy logistyczne, ponieważ **nowa technologia** zapewni łatwiejszą cyfrową integrację różnych środków transportu, intensywniejszy przepływ informacji dotyczących ruchu i informacji uzyskanych ze śledzenia, łatwiejszy dostęp do usług i informacji dla pasażerów, bardziej efektywne wykorzystanie zdolności przepustowej infrastruktury i większą przewidywalność czasu jazdy.

Dzięki cyfryzacji zwiększy się również ilość danych dostępnych dla przedsiębiorstw kolejowych: wykorzystanie tych danych, w pełnej zgodności z przepisami dotyczącymi prywatności i własności danych, stworzy **możliwości nowych inicjatyw biznesowych**.

3. Potrzeba zapewnienia cyfryzacji sektora kolejowego

3.1. Kolej jako część jednolitego rynku cyfrowego Europy

Łączność stanowi podstawę pełnej realizacji europejskiego jednolitego rynku cyfrowego i cyfryzacji kolei.

Wysoki poziom łączności jest również niezbędny do zapewnienia miarodajnych informacji, takich jak rozkład jazdy pociągów, informacje o dostępności biletów, informacje służące do planowania podróży, dane dotyczące terminalu towarowego itp. Tego wyraźnie oczekują klienci i pracownicy, umożliwi to bowiem poprawę jakości usług i utrzymania.

Dalsza cyfryzacja sektora kolejowego opiera się na dobrej współpracy zarówno między kolejami, jak i podmiotami sektora telekomunikacyjnego. **Nowe sieci 5G** będą stanowić doskonałą okazję dla kolei, gdyż zapewnią między innymi **internet rzeczy i lepsze informacje w czasie rzeczywistym**.

Kolej może stanowić podstawę rozwoju aspektu **europejskiej tożsamości cyfrowej** związanego z mobilnością, za pomocą „**otoczenia regulacyjnego napędzającego konkurencję i innowacje**”, a także wzmacniającego zaufanie obywateli i przedsiębiorstw oraz świadomość korzyści, które zastosowanie technologii cyfrowych [...] przynosi obywatelom, konsumentom, przedsiębiorstwom i pracownikom, w tym »e-osobom« jako kategorii obejmującej wszystkie te grupy”⁽¹⁾.

3.2. Nowe konkretne produkty i IT

Aby możliwe było urzeczywistnienie korzyści wynikających z ERTMS (europejskiego systemu zarządzania ruchem kolejowym) (np. harmonizacji technicznej i operacyjnej, zwiększonej przepustowości sieci, poprawy bezpieczeństwa, większej niezawodności, obniżonych kosztów utrzymania), wdrożenie ERTMS powinno być centralnym elementem strategii technicznej UE. W ciągu ostatnich 20 lat mniej niż 10 % sieci bazowej TEN-T wyposażono w ERTMS. Należy przyspieszyć tempo wdrażania, nie zaniedbując kwestii łatwości dostępu do regionalnej sieci kolejowej.

Ponadto wśród najważniejszych punktów do realizacji powinno się znaleźć opracowanie – przy pełnym poszanowaniu dialogu społecznego – ram technicznych i prawnych dotyczących rosnącego poziomu automatycznej obsługi pociągów, ulepszonej transmisji danych na trasach kolejowych (także dzięki technologii 5G), jak i dalszych rozwiązań cyfrowych istotnych dla kolei.

3.2.1. Wewnętrzne procesy kolejowe

3.2.1.1. **Możliwości: zwiększona przepustowość infrastruktury, utrzymanie i utrzymanie predykcyjne, redukcja kosztów, automatyczna jazda pociągu (ATO), bezpieczeństwo, zarządzanie kryzysowe**

Systemy kontroli, sterowania i komunikacji powinny wykraczać poza zwykłe wspomaganie kontroli i bezpiecznego oddzielania pociągów, stając się elastycznym, inteligentnym systemem zarządzania ruchem i wspomaganie decyzji w czasie rzeczywistym.

W obecnych systemach w niewystarczającym stopniu wykorzystywane są nowe technologie i praktyki, w tym pozycjonowanie satelitarne, systemy szybkiej transmisji danych i głosu o dużej przepustowości (Wi-Fi, 4G/LTE, 5G) oraz automatyzacja, a także innowacyjne systemy zbierania, przetwarzania i transmisji danych w czasie rzeczywistym. Rozwiązania te mogą znacznie usprawnić ruch, co przełoży się na większą przepustowość, mniejsze zużycie energii trakcyjnej i mniejszą emisję dwutlenku węgla, spadek kosztów operacyjnych, większe bezpieczeństwo, w tym i na przejazdach kolejowych dzięki współpracującemu inteligentnemu systemowi transportowemu, i lepszą ochronę oraz dostępne, wiarygodne i zrozumiałe informacje dla klientów. Konserwacja stosownie do stanu, oparta na czujnikach i technologii cyfrowej, znacznie zwiększy skuteczność, niezawodność i odporność systemu, zarówno infrastruktury, jak i taboru.

(1) Dz.U. C 353 z 18.10.2019, s. 79.

3.2.1.2. Zagrożenia: bezpieczeństwo i cyberbezpieczeństwo

Cyfryzacja przyczynia się do zwiększenia wydajności transportu kolejowego i wygody korzystania z niego, lecz naraża również systemy kolejnictwa na zagrożenia w zakresie cyberbezpieczeństwa. Dla całego sektora kolejowego poważnym wyzwaniem jest potrzeba skutecznych środków w zakresie cyberbezpieczeństwa i gotowość do odparcia cyberataków, w tym także do radzenia sobie ze zdarzeniami o dużej skali.

„[Jednolita interpretacja przepisów] w zakresie cyberbezpieczeństwa, w tym [wzajemne uznawanie] między państwami członkowskimi, [...] ramy i systemy certyfikacji [...] mogłyby stanowić wspólny punkt odniesienia [dla cyfryzacji]. [...] w procesie tym [powinna] uczestniczyć [ERA] i [...] w niektórych przypadkach [powinna ona] być, za zgodą ENISA dla zapewnienia spójności, [delegowana] do opracowania systemów certyfikacji bezpieczeństwa cybernetycznego. Minimalne europejskie standardy bezpieczeństwa IT należy przyjmować we współpracy z CEN/CENELEC/ETSI” (2).

3.2.2. Nowe usługi

3.2.2.1. Nowe zastosowania dla pasażerów: elektroniczne bilety, elektroniczne rezerwacje, bilety zintegrowane, bilety multimodalne, mobilność jako usługa (MaaS), platformy cyfrowe, stacje cyfrowe

W celu poprawy jakości informacji związanych z podróżą oraz w celu ułatwienia wyboru odpowiedniego pociągu i podróży intermodalnych, a także zakupu biletów łączonych, niektóre koleje europejskie uruchomiły, razem z wiodącymi sprzedawcami biletów, wspólny projekt „Full Service Model” (FSM), by stworzyć otwarte ramy IT typu „włącz i używaj” dla sprzedaży biletów kolejowych, zamiast dwustronnych rozwiązań IT dla dystrybutorów i dostawców usług kolejowych.

W tym nowym kontekście mobilność jako usługa (MaaS) oznacza odejście od posiadania środków transportu na rzecz rozwiązań w zakresie mobilności, które są wykorzystywane jako usługa. Kluczowym elementem MaaS jest oferowanie podróżnym rozwiązań w dziedzinie mobilności od „drzwi do drzwi” w oparciu o indywidualne potrzeby i wybory w zakresie podróży, przy zapewnieniu przystępności cenowej oraz łatwości dostępu do mobilności i transportu publicznego jako usługi świadczonej w interesie ogólnym. Cały system transportu jest traktowany w MaaS jako pojedynczy podmiot, w którego skład musi wchodzić kolej, cechująca się niskim poziomem emisji.

3.2.2.1.1. Nowe aspekty: ochrona danych, prywatność, prawa pasażerów

Stabilność legislacyjna jest czynnikiem kluczowym dla wprowadzenia niezbędnej zasadniczej zmiany w obszarze sprzedaży biletów. Przyjazne dla klienta informacje na temat biletów łączonych są niezbędne w świetle konkretnych unijnych wymogów zawartych w rozporządzeniu dotyczącym praw pasażerów w ruchu kolejowym.

Koleje muszą nadal promować dostępność po przystępnej cenie. Zbędne przepisy dotyczące relacji między przedsiębiorstwami powodują niepotrzebną biurokrację, dlatego objęte nimi kwestie powinny być uregulowane na mocy postanowień umownych oraz, w stosownych przypadkach, na mocy odpowiednich przepisów dotyczących wymiany danych.

3.2.2.2. Dla transportu towarowego

Z okazji dni TEN-T w Rotterdamie w 2016 r. sektor kolejowy przyjął wspólną deklarację pt. „Sector Statement” („Oświadczenie sektora”). Przedstawiono w niej działania, jakie należy podjąć w celu udoskonalenia międzynarodowego kolejowego transportu towarowego w Europie. Na podstawie oświadczenia wskazano dziesięć działań priorytetowych, w tym m.in. śledzenie pociągów i przewidywany czas przyjazdu oraz ułatwienie wdrożenia ERTMS. Ponadto 2 grudnia 2015 r. europejscy partnerzy społeczni w sektorze kolejowym podpisali deklarację w sprawie kolejowego transportu towarowego zawierającą propozycje dotyczące poprawy kolejowych przewozów towarowych.

Automatyczne próby hamulca przelożą się na znaczny wzrost efektywności działań związanych z zestawianiem pociągów. Zagwarantowana zostanie także ochrona danych handlowych dotyczących transportu towarowego.

3.3. Finansowanie transformacji cyfrowej oraz badań i innowacji

3.3.1. Finansowanie cyfryzacji: program „Cyfrowa Europa”, instrument „Łącząc Europę”, InvestEU, programy krajowe

Należy zapewnić odpowiednie wsparcie ze **środków unijnych i krajowych** dla wszystkich segmentów systemu kolejowego oraz na potrzeby zakończenia tworzenia wydajnej europejskiej sieci kolejowej.

(2) Dz.U. C 227 z 28.6.2018, s. 86.

Należy przedłużyć i poszerzyć działanie instrumentu „Łącząc Europę” po 2020 r. Należy położyć w nim nacisk na cyfryzację w obszarach takich jak przytorowe i pokładowe elementy ERTMS. Wdrożenie ERTMS w sieci TEN-T wraz z blokadami cyfrowymi wymaga ponad 100 mld EUR. Taką inwestycję można wesprzeć wyłącznie w ramach specjalnej inicjatywy obejmującej duże zobowiązanie budżetowe UE, której towarzyszyć musi konkretne **wsparcie ze strony państw członkowskich i kapitału prywatnego (InvestEU)**. Komitet uważa, że by zapewnić potrzebne środki, należy wzmocnić proaktywną rolę Komisji i rozwinąć ramy regulacyjne. W ramach inicjatywy „Łącząc Europę” II w celu poprawienia łączności należy finansować również transgraniczne korytarze sieci 5G.

3.3.2. *Shift2Rail i Shift2Rail2*

Potrzebne jest również wsparcie UE na rzecz innowacji w sektorze kolejowym, w szczególności jeśli chodzi o udaną kontynuację Wspólnego Przedsięwzięcia Shift2Rail. Na przyszłe zinstytucjonalizowane partnerstwo europejskie należy przeznaczyć większy budżet oraz zapewnić mu lepszy i uproszczony system zarządzania, który w większym stopniu uwzględniałby potrzeby społeczności operatorów kolejowych i ich klientów, a także byłby nadal w stanie pobudzić cały ekosystem innowacji kolejowych we wszystkich państwach członkowskich. Finansowanie badań na potrzeby innowacji cyfrowych musi obejmować znaczne zasoby na badania, które wspierają ocenę skutków społecznych i środki ułatwiające sprawiedliwą transformację.

4. **Potrzeba zapewnienia transformacji sprzyjającej włączeniu społecznemu**

4.1. **Dla pracowników**

Oczekuje się, że wprowadzenie technologii cyfrowych w kolejnictwie przyniesie wzrost efektywności i wydajności, co wpłynie korzystnie na konkurencyjność sektora, lecz jednocześnie do osiągnięcia tego wzrostu konieczne będą jakościowe i ilościowe zmiany w zatrudnieniu i organizacji pracy w sektorze.

Ta transformacja już trwa, zaś przedsiębiorstwa kolejowe, chcąc pozostać dobrymi i atrakcyjnymi pracodawcami, muszą – w odpowiednim czasie i przy włączeniu wszystkich zainteresowanych stron – przygotować zmiany, które wpłyną na pracowników, oraz zarządzać tymi zmianami.

Nastąpią głębokie zmiany w charakterze pracy i zapotrzebowaniu na umiejętności. EKES podkreśla, jak ważne jest zajęcie się tymi zmianami strukturalnymi poprzez sprzyjanie sprawiedliwej i sprawnej transformacji i reagowanie na niedopasowanie umiejętności, wraz z odpowiednim monitorowaniem postępów.

Nie należy bagatelizować wpływu na zdrowie pracowników kolei, w tym także obciążenia psychicznego, które może prowadzić do chorób i wywoływać napięcia w życiu prywatnym.

Zapewnienie inkluzywnej transformacji oznacza zarządzanie zmianą w sposób społecznie odpowiedzialny, poczynawszy od otwartego i przejrzystego dialogu z pracownikami i ich przedstawicielami. Taki dialog powinien pomóc w rozwianiu potencjalnych obaw związanych z cyfryzacją i zapewnić niezbędne zaangażowanie personelu w całym procesie zmiany.

Należy zachować najwyższą ostrożność przy realizacji procesu cyfryzacji, aby uniknąć szkodliwych zmian i niezgody społecznej. Jest absolutnie konieczne, aby europejscy partnerzy społeczni – ETF (Europejska Federacja Pracowników Transportu), CER (Stowarzyszenie Kolei Europejskich i Przedsiębiorstw Infrastrukturalnych) oraz EIM (Stowarzyszenie Europejskich Zarządców Infrastruktury Kolejowej) – 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.

Decydenci europejscy i krajowi oraz partnerzy społeczni powinni ustanowić koordynację między europejskim dialogiem społecznym a negocjacjami krajowymi, która będzie zajmować się skutkami społecznymi i związanymi z rynkiem pracy, jakie wywoła proces cyfryzacji zintegrowanego europejskiego systemu kolei.

Na szczeblu krajowym przedsiębiorstwa kolejowe, wraz z przedstawicielami pracowników, muszą na wczesnym etapie opracować swego rodzaju „mapę drogową cyfryzacji” i zapewnić przedstawicielom pracowników szkolenia w zakresie identyfikacji procesów cyfryzacji i czynników wpływu.

Ponadto konieczne jest negocjowanie układów zbiorowych z przedstawicielami pracowników na szczeblu krajowym w sprawie:

- praw do konsultacji, uczestnictwa i reprezentacji zbiorowej przed wprowadzeniem nowych technologii,
- określenia alternatywnych zajęć/zatrudnienia, nabywania nowych kwalifikacji zawodowych i alternatywnych kwalifikacji, a także ich warunków,

- zdrowia i bezpieczeństwa w miejscu pracy, prawa do wylogowania się, ochrony danych pracowników (przeciwko stałemu monitorowaniu),
- krótszych godzin pracy i/lub (elastycznych) modeli pracy.

Bezpieczeństwa ruchu, pasażerów i pracowników nie można zagwarantować wyłącznie za pomocą cyfrowych i zautomatyzowanych systemów, gdyż potrzebny jest udział człowieka.

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. W konsekwencji przedsiębiorstwa kolejowe muszą zadbać o zdolność starszych pracowników do utrzymania się na szybko zmieniających się stanowiskach pracy, aby zapewnić przekazywanie podstawowej wiedzy z pokolenia na pokolenie i poszerzyć swoją bazę kandydatów.

Z punktu widzenia krajowych i ogólnounijnych systemów nierównowaga siły roboczej może zostać zmniejszona lub nawet wyeliminowana przez konstruktywny dialog i współpracę między sektorem edukacyjnym a przedsiębiorstwami z myślą o przygotowaniu przyszłej siły roboczej poprzez szkolenie i przekwalifikowywanie pracowników i szkoleniowców mających umiejętności cyfrowe.

Jak wspomniano powyżej, krajowe systemy edukacji – zwłaszcza systemy kształcenia zawodowego – odgrywają ważną rolę w zapewnianiu przyszłym pracownikom odpowiednich umiejętności. Zaleca się utworzenie rad ds. umiejętności sektorowych.

4.2. Pasażerowie: osoby starsze korzystające z usług opartych na technologiach informatycznych, osoby z niepełnosprawnościami, mieszkańcy obszarów wiejskich itp.

4.2.1. Cyfryzacja zwiększy możliwości dalszego ograniczenia wpływu naszego systemu transportu na środowisko oraz przełoży się na wzrost wydajności mobilności. Wzrost łączności powinien również ułatwić zapewnienie mobilności jako usługi i transportu multimodalnego. Obszary wiejskie zyskałyby na tym tylko pod warunkiem że byłyby objęte niezbędnymi inwestycjami.

4.2.2. Ponieważ transport kolejowy jest usługą, ważne jest, aby społeczeństwo obywatelskie, stowarzyszenia konsumentów, stowarzyszenia ekologiczne, organizacje osób niepełnosprawnych, stowarzyszenia promujące sprawiedliwą mobilność oraz stowarzyszenia reprezentujące osoby starsze mogły również stać się partnerami w procesie cyfryzacji sektora kolejowego.

4.2.3. „EKES uważa, że – mając na uwadze zwiększenie potencjału ekonomicznego obywateli seniorów, którzy stanowią 25 % populacji Unii – niewłaściwe dla wzrostu jest traktowanie ich jako kategorii obywateli wyłączonych z głównego nurtu życia społecznego i że należałoby uznać zarówno ich możliwości, jak i oczekiwania oraz uwzględnić ich jako podmioty gospodarcze i społeczne ery cyfrowej”⁽³⁾.

5. W kontekście europejskiej gospodarki opartej na danych

5.1. Rozwój nowych technologii informatycznych ułatwił gromadzenie i wykorzystywanie danych dotyczących transportu. Maksymalizacja wykorzystania danych przyczyni się do wzrostu gospodarczego i innowacji oraz uzyskania znaczących korzyści przez sektor kolejowy, jego klientów i gospodarkę europejską dzięki stworzeniu i rozwojowi interoperacyjnych i wzajemnie powiązanych usług. Należy lepiej zbadać różne aspekty otwarcia dostępu do danych i ich udostępniania, aby stworzyć wyraźną wartość dodaną dla sektora kolejowego i społeczeństwa.

5.2. Pierwszym krokiem jest zapewnienie interoperacyjności formatów danych, aby podmioty mogły ze sobą współpracować. Ponadto konieczne byłoby wyjaśnienie własności różnych rodzajów danych, dostępu do nich i korzystania z nich. Ścisła współpraca władz, organizacji konsumenckich, operatorów publicznych i prywatnych, związków zawodowych, zarządców infrastruktury i dostawców będzie miała zasadnicze znaczenie dla eliminacji przeszkód w wymianie danych w ekosystemie kolejowym.

5.3. Odpowiednia analiza dużych zbiorów danych dostarczy następnie informacji o trendach i wymaganiach, które mogłyby ułatwić przeprojektowanie transportu w celu zapewnienia jego większej personalizacji i elastyczności oraz pomóc miastom w zwiększeniu wydajności transportu. Cyfryzacja i robotyzacja transportu wymagają odpowiedniego stopnia dostępności, łatwości dostępu i swobodnego przepływu danych. Jednocześnie trzeba zapewnić odpowiednią ochronę danych.

⁽³⁾ Cyfrowy filar wzrostu: e-seniorzy, potencjał 25 % ludności europejskiej (Dz.U. C 389 z 21.10.2016, s. 28).

5.4. EKES wzywa Komisję do zapewnienia uczciwej konkurencji i możliwości wyboru dla konsumentów w dziedzinie dostępu do danych. Obecnie istnieją obawy dotyczące poziomu konkurencji związane z próbami uzyskania dostępu do danych pasażerów. Wyzwania pojawiają się również w dziedzinie transportu publicznego, gdzie dostęp do danych (na przykład rozkładów jazdy pociągów i określania pozycji w czasie rzeczywistym) będzie niezbędny do zapewnienia sprawnie funkcjonujących usług multimodalnych.

5.5. Komisja Europejska powinna przyjąć wiążące przepisy, aby zapewnić przestrzeganie zasad uczciwej konkurencji bez dyskryminowania przedsiębiorstw publicznych i prywatnych świadczących podobne usługi, a także zasad dostępu do danych dotyczących transportu – przy pełnym poszanowaniu zasad ochrony danych. „Te same warunki muszą mieć zastosowanie do przedsiębiorstw publicznych i prywatnych z zapewnieniem wzajemności w zakresie wymiany danych i rekompensaty kosztów⁽⁴⁾”, w tym platform cyfrowych.

6. Europejska branża zaopatrzenia kolei

6.1. „Cyfryzacja i robotyzacja transportu stwarzają nowe możliwości biznesowe dla przemysłu wytwórczego i sektora usług, w tym dla MSP, i mogłyby stać się dla Unii obszarem przewagi konkurencyjnej. W tym celu EKES apeluje o zachęcające i wspomagające otoczenie biznesowe, w tym o otwarcie na nowe modele biznesowe i przyspieszenie rozwoju europejskich platform cyfrowych”⁽⁵⁾.

6.2. W dokumencie na temat cyfryzacji pt. „Digital Trends in the Rail Sector” [„Tendencje cyfrowe w sektorze kolejowym”] Europejskie Stowarzyszenie Przemysłu Kolejowego (UNIFE) pragnie wyrazić swoją opinię na temat sposobu, w jaki transformacja cyfrowa przyczyni się do zrealizowania ambicji europejskiego sektora kolejowego i jego branży zaopatrzenia – zarówno pod względem zwiększenia zadowolenia pasażerów kolei, jak i pod względem optymalizacji logistyki oraz zwiększenia zdolności w zakresie przewozu ładunków. W tym celu określono pięć głównych obszarów zainteresowania:

- 1) duże zbiory danych;
- 2) cyberbezpieczeństwa;
- 3) sztuczna inteligencja;
- 4) nowe usługi w zakresie mobilności;
- 5) cyfryzacja usług logistyki transportu towarowego.

7. Rola poszczególnych instytucji

7.1. ERA

Aby kontynuować rozwój jednolitego europejskiego obszaru kolejowego oraz uniknąć nierównomiernego rozwoju aplikacji telematycznych, zwiększono rolę agencji w dziedzinie takich aplikacji. W tym celu powierzono jej funkcję organu systemowego w przypadku aplikacji telematycznych i – w tej roli – będzie ona utrzymywać wszystkie odpowiednie wymogi podsystemowe na szczeblu UE, monitorować ich przestrzeganie i zarządzać nimi.

7.2. ENISA

Agencja Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Sieci i Informacji (ENISA) jest ośrodkiem zapewniającym fachową wiedzę w dziedzinie cyberbezpieczeństwa w Europie i przyczynia się do zapewnienia wysokiego poziomu bezpieczeństwa sieci i informacji w UE.

ENISA zajmuje się doradztwem i dostarczaniem rozwiązań. Jej działalność obejmuje ogólnoeuropejskie ćwiczenia z cyberbezpieczeństwa, krajowe strategie cyberbezpieczeństwa, współpracę zespołów reagowania na incydenty bezpieczeństwa komputerowego (CSIRT) i budowanie ich zdolności, badania dotyczące przyjęcia bezpiecznej chmury obliczeniowej, kwestie z zakresu ochrony danych, technologie zwiększające prywatność i prywatność w powstających technologiach, tożsamość elektroniczną i usługi zaufania, identyfikację obszaru zagrożeń dla cyberbezpieczeństwa itp. ENISA i ERA powinny współpracować w tych kwestiach.

⁽⁴⁾ Dz.U. C 353 z 18.10.2019, s. 79.

⁽⁵⁾ Wpływ cyfryzacji i robotyzacji transportu na kształtowanie polityki UE (Dz.U. C 345 z 13.10.2017, s. 52).

7.3. **Europejski organ regulacyjny ds. rynku kolejowego**

Dyrektywy unijne nakładają obowiązek ustanowienia przez państwa członkowskie organów regulacyjnych zajmujących się nadzorem konkurencji na rynku kolejowym. Oprócz nich do stworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego, w szczególności do zapewnienia międzynarodowego ruchu towarowego i pasażerskiego, konieczne będzie zwiększenie wysiłków w skali całego kontynentu przez ustanowienie europejskiego organu regulacyjnego ds. kolei.

Bruksela, dnia 30 października 2019 r.

Luca JAHIER
Przewodniczący
Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego
