

**Opinia Komitetu Regionów – Usługi w zakresie informacji, planowania i sprzedaży biletów w odniesieniu do podróży multimodalnych**

(2015/C 019/08)

<b>Sprawozdawca:</b>	Petr OSVALD (CZ/PES), członek rady miasta Pilzno
<b>Dokument źródłowy</b>	Dokument roboczy służb Komisji „Towards a roadmap for delivering EU-wide multimodal travel information, planning and ticketing services” [Plan działania dotyczący dostarczania w całej UE usług w zakresie informacji, planowania i sprzedaży biletów w odniesieniu do podróży multimodalnych] – SWD(2014) 194 final

## I. ZALECENIA POLITYCZNE

### KOMITET REGIONÓW

1. Zauważa, że sprawnie działający ogólnoeuropejski system przekazujący kierowcom i podróżnym aktualne informacje dotyczące różnych środków transportu jest ważnym narzędziem, jeśli chodzi o urzeczywistnienie jednej z podstawowych swobód określonych przez UE, tzn. swobodnego przepływu osób. Swobodny przepływ osób oznacza bowiem nie tylko, że nie tworzy się przeszkód dla przepływu osób, ale także, że w jak największym stopniu ułatwia się obywatelom swobodne przemieszczanie się. Dlatego też obowiązkowe powinno być upublicznianie informacji o rozkładach jazdy i innych informacji o podróży, a informacje te powinny być w całości udostępniane wszystkim obywatelom UE bez wyjątku i to w takiej formie, by każdy mógł jak najprościej i najskuteczniej je wykorzystywać. UE i jej państwa członkowskie powinny jednocześnie gwarantować, że żaden dostawca usług transportu publicznego nie będzie w ramach tego systemu faworyzowany kosztem innych. Powinny także gwarantować wszystkim podróżnym i przewoźnikom niedyskryminacyjny dostęp do systemu. Takie całościowe podejście należy też przyjąć w odniesieniu do opracowywania europejskiego prawodawstwa, które będzie następnie transponowane do krajowych systemów prawnych. Podejście takie należy stosować nie tylko w odniesieniu do danych statycznych dotyczących transportu, tj. stałych rozkładów jazdy, ale także do dynamicznych informacji, takich jak np. aktualne informacje o położeniu pojazdów komunikacji publicznej na trasie jego przejazdu. Przy tym wymóg gromadzenia danych o aktualnym położeniu pojazdów pasażerskiej komunikacji publicznej będzie sprzyjać wykorzystywaniu realizowanego właśnie kosmicznego segmentu Galileo.
2. W związku z tym przyjmuje z zadowoleniem to, że Komisja Europejska zajmuje się problematyką multimodalnych informacji w transporcie i odprawie pasażerów (w tym sprzedaży biletów). Postrzega publikację omawianego dokumentu roboczego za właściwy krok, który umożliwi wywołanie dyskusji, poszukiwanie rozwiązań i konkretne działania służące ich wdrożeniu.
3. Jest świadomy złożoności całego zagadnienia. Choć przyjmuje z zadowoleniem to, że oprócz transportu publicznego Komisja Europejska uwzględnia wśród rozwiązań także transport indywidualny, to jednak sądzi, że dalsze poszerzenie zakresu rozważań wprowadzi wyraźnie zwiększa całościowość ujęcia sprawy, ale na obecnym etapie znacznie komplikuje problematykę, przez co sprawa, że znalezienie rozwiązania staje się trudniejsze i wymaga więcej czasu. Zaleca zatem, by prowadzić działania etapami – najpierw zająć się publiczną komunikacją pasażerską, a formy transportu indywidualnego dodać później do już działających systemów komunikacji publicznej i zbiorowej. Szybkość włączenia poszczególnych form transportu indywidualnego może różnić się na poszczególnych obszarach UE, zależnie od tego, jaką część transportu stanowi na danym terenie transport indywidualny.
4. Zwraca uwagę, że transport indywidualny w dłuższym okresie czasu również wymaga wnikliwej uwagi i przygotowania skutecznych rozwiązań prawno-technicznych. Dlatego zachęca do przygotowania harmonogramu prac, który zapewni odpowiednią sprawność działania.
5. Podkreśla, że w dokumencie roboczym słusznie podano, że z punktu widzenia informacji o podróży i sprzedaży biletów najtrudniejszą częścią podróży jest tzw. „pierwsza i ostatnia mila”, tzn. te odcinki podróży, które z reguły wchodzą w zakres kompetencji organów lokalnych i regionalnych. Dlatego też zaangażowanie władz lokalnych i regionalnych ma całkowicie kluczowe znaczenie zarówno dla wdrożenia poszczególnych rozwiązań i kontroli ich funkcjonowania, jak i dla funkcjonowania całego systemu.

6. Zwraca uwagę, że rozwiązanie kwestii systemów informowania i odprawy pasażerów (w tym sprzedaży biletów) w transporcie publicznym wymaga uwzględnienia szeregu etapów: (1) wyszukiwanie połączenia, (2) rezerwacja miejsca, (3) zakup biletu, (4) rejestracja przy pomocy biletu podczas podróży. W związku z tym trzeba poszukiwać rozwiązania dla każdego z tych elementów, przy czym podstawą jest etap pierwszy („wyszukiwanie połączenia”), od którego zależą rozwiązania stosowane na etapach kolejnych.

7. Zwraca uwagę, że w większości państw członkowskich UE nie istnieje obecnie nawet krajowy system stałych rozkładów jazdy, obejmujący wszystkie rozkłady jazdy w danym państwie i umożliwiający wyszukiwanie i rezerwowanie połączeń komunikacji zbiorowej w tym państwie. Dlatego też uważa za niezbędne, by w pierwszym rzędzie powstały takie systemy na poziomie poszczególnych państw członkowskich, ponieważ na tym poziomie istnieje możliwość wydania przepisów prawnych zobowiązujących przewoźników publicznych i prywatnych do przekazywania państwu informacji o rozkładach jazdy. Każde państwo członkowskie powinno posiadać krajowy system rozkładów jazdy („National Timetable Information System”), w którym należałoby zawrzeć wszystkie regionalne rozkłady jazdy przewoźników publicznych i prywatnych. Trzeba ponadto zadbać o to, by system ten był regularnie aktualizowany i serwisowany, zwłaszcza w wypadku zmiany rozkładu jazdy. Jest to pierwszy i niezbędny etap tworzenia systemu ogólnoeuropejskiego. Każde państwo członkowskie powinno jednocześnie gwarantować, by system ten zawierał odpowiednie informacje. System ten powinien też umożliwiać dokonywanie pełnej rezerwacji i płatności on-line. To oznacza, że oprócz rozkładu jazdy trzeba udostępnić również informacje o taryfach wszystkich przewoźników.

8. Jest zdania, że minimalny zakres informacji niezbędnych do zapewnienia oczekiwanej jakości systemu powinien powstać na podstawie konsultacji z zainteresowanymi stronami i ekspertami branżowymi oraz w wyniku testów i programu pilotażowego.

9. Ponieważ w większości przypadków dane o rozkładach jazdy są gromadzone i przetwarzane raczej na poziomie regionalnym niż na poziomie krajowym oraz ponieważ istnieje także szereg regionalnych systemów informacyjnych, właściwe byłoby wzajemne połączenie tych systemów, zwłaszcza w wymiarze transgranicznym. Komitet z zadowoleniem przyjmuje informację, że transport multimodalny jest częścią celu tematycznego 7 „promowanie transportu zorganizowanego z poszanowaniem zasady zrównoważonego rozwoju i usuwanie niedoborów przepustowości w najważniejszych infrastrukturach sieciowych”, ale zwraca uwagę na to, że aby osiągnąć taką sieć wzajemnych połączeń, zwłaszcza transgranicznych, należy zapewnić lepszą koordynację i koncentrację instrumentu w ramach indywidualnych programów operacyjnych europejskich funduszy strukturalnych i inwestycyjnych oraz pomiędzy tymi programami.

10. Jest zdania, że dla osiągnięcia rzeczywistego postępu w dziedzinie dostarczania informacji i sprzedaży biletów w odniesieniu do różnych rodzajów transportu kluczowe znaczenie ma wydzielenie w ramach europejskich funduszy strukturalnych i inwestycyjnych, zwłaszcza w indywidualnych odpowiednich programach operacyjnych, środków na faktyczne wdrożenie, a nie tylko na badania, rozwój systemu itd.

11. W tym kontekście zwraca uwagę na to, że całą tę problematykę należy zacząć rozwiązywać, podejmując prostsze, częściowe, ale konkretne działania, takie jak na przykład zasadnicze ujednoczenie ogólnej terminologii i symboli w ramach UE, skompilowanie „stałych” rozkładów jazdy w poszczególnych państwach oraz zapewnienie możliwości ich transgranicznego wykorzystywania. Jeśli chodzi o sprzedaż biletów, stosowne byłoby utworzenie modelu odniesienia dla całego środowiska, który pozwoliłby wskazać niedostatki i możliwości systemu, a także poszukiwać sposobów wzajemnego otwarcia systemów rezerwacji przez wszystkich przewoźników i operatorów.

12. Zwraca uwagę, że nowoczesne systemy sprzedaży biletów elektronicznych z wykorzystaniem inteligentnych kart z możliwością doładowania, które nie są interoperacyjne z systemem kraju sąsiadującego, tworzą nowe granice i utrudniają transport transgraniczny. W związku z tym wzywa do opracowania europejskiego systemu inteligentnej sprzedaży biletów w transporcie publicznym, który będzie funkcjonować we wszystkich państwach członkowskich i w przypadku podróży transgranicznych.

13. Sądzi, że w przypadku tej problematyki w krótkim okresie nie jest realne stworzenie wiążących ogólnoeuropejskich standardów, ale że należy zadbać o interoperacyjność, czyli o to, by poszczególne systemy jak najlepiej się ze sobą komunikowały. W tym celu należy dla poszczególnych międzyregionalnych i transgranicznych połączeń między systemami opracować wspólne specyfikacje, które zostaną wypróbowane w ramach projektu pilotażowego. Na tej podstawie należy określić dla danego obszaru „wspólne specyfikacje techniczne”, które zagwarantują, by już istniejące i nowo tworzone systemy na tym terytorium mogły się ze sobą komunikować. W tym celu należy też zadbać o to, by respektowanie „wspólnych specyfikacji technicznych” nie było w ramach udzielania zamówień publicznych postrzegane jako kryterium dyskryminacji.

14. Uważa ponadto, że tworząc powiązania między poszczególnymi systemami informacyjnymi, należy przyjąć za podstawę nie tylko informacje statyczne oferowane przez stałe rozkłady jazdy, ale także potencjalne ogromne ilości informacji, które będzie można uzyskać za pośrednictwem systemu GNSS, w tym europejskiego systemu nawigacji Galileo. W ten sposób z systemów przetwarzających jedynie dane statyczne można byłoby utworzyć inteligentne systemy reagujące na aktualną sytuację w zakresie przepływów transportowych i możliwości przewoźników. Takie systemy byłyby w stanie nie tylko przekazywać podróżnym w czasie rzeczywistym informacje o sytuacji transportowej i oferować im rozwiązania alternatywne, ale także zapewniać „dokładnie na czas” szersze informacje operatorom transportu zbiorowego i indywidualnego i w ten sposób umożliwić im szybką reakcję. Właśnie przystosowanie istniejących systemów lokalnych i regionalnych do wykorzystywania dynamicznych informacji w transporcie, a tym samym przekształcenie tych systemów w systemy o wyższej jakości powinno być głównym stymulatorem tworzenia połączonych systemów informacyjnych. W celu uzyskania dynamicznych informacji o transporcie stosowne będzie wykorzystanie budowanego europejskiego systemu nawigacji Galileo, który inaczej niż inne podobne systemy będzie oferował także usługi z określoną jakością sygnału lokalizacyjnego. Informacje te, niezbędne do nowoczesnego zarządzania ruchem, będą następnie mogły być wykorzystywane nie tylko przez przewoźników, ale także przez systemy informowania o transporcie multimodalnym oraz krajowe lokalne i regionalne organy, które uzyskane w ten sposób dane mogą wykorzystać za pomocą różnych aplikacji do długoterminowego planowania (np. rozkładów jazdy, tras itp.), podejmowania decyzji strategicznych i zarządzania kryzysowego.

15. Proponuje, by z myślą o rozwiązywaniu różnych sytuacji, zwłaszcza kryzysowych, oraz umożliwieniu szybkiego reagowania operatorom transportu publicznego, którymi często są władze lokalne i regionalne, zapewnić także połączenie systemów oferujących informacje o transporcie multimodalnym z unijnym programem monitorowania środowiska i bezpieczeństwa Copernicus (wcześniej GMES). Różne aplikacje wykorzystujące oba te źródła mogłyby nie tylko wskazywać potencjalne sytuacje kryzysowe, ale też na przykład proponować niezbędne rozwiązania, i to nie tylko poprzez wyszukiwanie alternatywnej trasy, lecz także liczby i wielkości środków transportu zastępczego, które trzeba byłoby uruchomić, a następnie sugerować każdemu podróżnemu trasę alternatywną.

16. Zwraca także uwagę, że aby podróżni mogli w pełni aktywnie wykorzystywać system informacji o transporcie multimodalnym, konieczne jest, by we wszystkich pojazdach transportu zbiorowego, miejscach oczekiwania, odprawy i wsiadania do pojazdów zapewniona była możliwość dostępu do szybkich łącz internetowych. Gwarancja połączenia teleinformatycznego o stałe wysokiej jakości to jeden z podstawowych warunków tego, by system mógł funkcjonować w sposób inteligentny, a podróżni mogli czerpać korzyści z udogodnienia, jakim są przetworzone dynamiczne informacje o aktualnej sytuacji transportowej.

17. Zauważa, że europejskie prawa pasażerów stosuje się zawsze oddzielnie dla każdej umowy przewozu. Ze względu na brak możliwości zakupu biletów bezpośrednich na podróże transgraniczne lub w przypadku podróży multimodalnych, pasażerowie nie mogą powoływać się na zwykłe prawa pasażerów. W związku z tym apeluje o prawodawstwo ustanawiające europejski system praw pasażerów w transporcie multimodalnym.

18. Zauważa, że systemy dostarczania informacji o transporcie multimodalnym powinny funkcjonować w sposób jak najbardziej przyjazny dla użytkownika, w związku z czym konieczne jest, by były powiązane z aktualną dokumentacją kartograficzną i geograficzną. Ponadto byłoby właściwe i atrakcyjne dla użytkowników, gdyby systemy te mogły być połączone z aplikacjami dotyczącymi lokalnych i regionalnych informacji turystycznych, takich jak np. informacje o ofercie noclegowej, atrakcjach turystycznych, imprezach kulturalnych itd.

19. Podkreśla, że połączenie kompleksowych systemów informacji o transporcie multimodalnym z systemami GNSS, a zwłaszcza Galileo, dokumentacją kartograficzną i geograficzną, programem Copernicus i innymi źródłami informacji i danych umożliwi stworzenie wielu różnorodnych aplikacji. Aplikacje te zapewnią możliwość skutecznego planowania tras podróży, szybkiego reagowania na potrzeby pojawiające się w dziedzinie transportu, efektywnego rozwiązywania różnych sytuacji nietypowych i kryzysowych, znacznego zwiększenia wydajności transportu, co doprowadzi do oszczędności energii i w dużej mierze przyczyni się do obniżenia emisji CO<sub>2</sub> i poprawy stanu środowiska naturalnego, a także zwiększenia mobilności obywateli, a tym samym poprawy ich możliwości korzystania z ofert zatrudnienia itd. Przede wszystkim jednak w dziedzinie przetwarzania tych danych, tworzenia i obsługi aplikacji oraz wykorzystywania ich rezultatów powstanie całkowicie nowa branża przemysłu, która stworzy ogromną ilość miejsc pracy. Zaletą tych nowo powstałych miejsc pracy będzie, że w większości przypadków nie będą wymagały świadczenia pracy na miejscu, w związku z czym mogą stworzyć możliwości znalezienia zatrudnienia także w regionach bardziej oddalonych i słabiej rozwiniętych.

20. Zauważa, że jest dostępnych coraz więcej aplikacji mobilnych dotyczących planowania podróży multimodalnych i usług informacyjnych oraz że są one często opracowywane przez kreatywnych prywatnych twórców oprogramowania. W związku z tym wzywa właściwe podmioty i organy do współpracy oraz do udostępnienia swoich danych na zasadzie „open source”.

21. Na koniec zwraca uwagę, że ponieważ władze lokalne i regionalne są podstawowym elementem w tworzeniu takiego całościowego systemu, aby samorządy lokalne i regionalne i zarządzane przez nie podmioty mogły wyraźniej się zaangażować i stać się siłą napędową całego procesu, trzeba rozwiązać następujące kwestie:

- a) wsparcie publiczne – najlepsze byłoby wyłączenie grupowe dla całej omawianej dziedziny;
- b) prawo do udostępniania sektorowi prywatnemu informacji do wykorzystania, prawo do wymagania, by inne podmioty publiczne i prywatne dostarczały informacje, oraz prawo do gromadzenia, przetwarzania i wykorzystywania informacji;
- c) sposób finansowania całego procesu i poszczególnych działań tak, by ich tworzenie i przede wszystkim funkcjonowanie nie tworzyło dalszych obciążeń dla już i tak napiętych budżetów samorządów lokalnych i regionalnych, ale wręcz przeciwnie – by przynosiło oszczędności i wpływy do budżetu; całe te wysiłki przyniosą bowiem znaczne efekty nie tylko dla budżetów państw, ale przede wszystkim dla sektora prywatnego i to nie tylko w dziedzinie transportu.

Bruksela, 3 grudnia 2014 r.

*Przewodniczący*  
*Komitetu Regionów*  
Michel LEBRUN

---